



**Università
di Genova**

SPAZIO URBANO
**Il caso di Terralba tra possibili scenari e strategie di
trasformazione**

Simone Spinetti

Relatori: Prof. Andrea Giachetta, Arch. Silvia Soppa

Sommario

ABSTRACT	3
PAROLE CHIAVE:	4
- progetto urbano	4
- rifunzionalizzazione	4
- costruzione di scenari	4
1 – INTRODUZIONE	4
2 – SCENARIO 0	5
2.1 Contesto di intervento.....	5
2.2 Progettazione e realizzazione della stazione della metropolitana Martinez-Terralba	12
3 – SCENARIO 1	17
3.1 Contesto di intervento.....	17
3.2 Intervento di ricucitura dell’asse Giacometti-Casoni	20
4 – SCENARIO 2	24
4.1 Premessa	24
4.2 Progetto di trasformazione della ex area delle Ferrovie	26
CONCLUSIONI	52
RINGRAZIAMENTI	53
BIBLIOGRAFIA	53
SITOGRAFIA	54

ABSTRACT

La tesi si concentra sull'analisi dell'area di proprietà di Ferrovie dello Stato denominata "Officine e Rimessa FS di Piazza Giusti", collocata nel quartiere di San Fruttuoso di Genova, che si trova in posizione semicentrale dell'ambito urbano e immediatamente a levante della Stazione di Genova Brignole.

L'area è limitata ad ovest da Corso Sardegna, a nord da Via Paolo Giacometti e a sud est dai binari della linea di levante della Ferrovia.

L'interesse per l'ambito scelto dalla tesi nasce dalla prevista realizzazione della nuova stazione metropolitana di Martinez-Terralba, il cui progetto definitivo è stato approvato dal Comune di Genova a fine 2020, dopo più di un decennio che è in corso la progettazione del prolungamento della linea metropolitana cittadina verso levante.

L'approfondimento condotto in sede di tesi del progetto ha messo in evidenza che a seguito della realizzazione della nuova stazione Martinez-Terralba, proposta all'altezza della Scuola Marconi, le Officine ferroviarie, prive dei binari di manovra a servizio dell'attività, verrebbero a perdere la loro funzione originaria e renderebbero concreta la dismissione del polo delle Officine e il trasferimento della funzione fuori Genova, come emerso nel corso della ricerca effettuata.

In assenza di un progetto a scala urbana, di accompagnamento al progetto infrastrutturale della stazione metropolitana, l'area diventerebbe di fatto un vuoto urbano nel centro cittadino.

Queste premesse costituiscono la base della tesi che hanno portato a studiare possibili scenari di intervento per la rifunzionalizzazione dell'area, il suo inserimento nel contesto di appartenenza, nel rispetto delle vocazioni sociali ed economiche che caratterizzano l'ambito di studio, unitamente alla valorizzazione del patrimonio costruito esistente costituito dagli storici fabbricati delle Officine.

Sono stati, pertanto, sistematizzati dati ed informazioni sul quartiere e sull'area di studio al fine di mettere in evidenza i diversi scenari futuri che potranno riguardare l'area e attraverso i quali cominciare a porre l'attenzione sul tema, non solo progettuale ma anche economico, che non si ritiene sufficientemente dibattuto in Città rispetto alle potenzialità che può esprimere.

Le elaborazioni progettuali proposte sono da intendersi non tanto come un progetto concluso, ma come uno stimolo a ripensare questa parte della Città da parte dei diversi interlocutori, pubblici e privati, che devono essere coinvolti attraverso tavoli di lavoro.

PAROLE CHIAVE:

- progetto urbano
- rifunzionalizzazione
- costruzione di scenari

1 – INTRODUZIONE

La prima fase di studio ha riguardato la raccolta di informazioni e materiale tecnico sul progetto della nuova Stazione metropolitana Martinez-Terralba in possesso del Comune di Genova e della Regione Liguria e sulla ricerca di ulteriori informazioni ed approfondimenti conoscitivi dell'ambito presso gli Uffici tecnici di Ferrovie. A seguito delle numerose difficoltà incontrate al riguardo – in particolare sulla possibilità di condurre un sopralluogo all'interno dell'area che è stato negato - si è scelto di procedere adottando diverse modalità di raccolta di informazioni, tra loro eterogenee, ma che hanno permesso di restituire un quadro conoscitivo sufficientemente esaustivo per poter procedere con lo sviluppo della tesi.

Si è proceduto, quindi, ad analisi sul campo e a riprese video dall'esterno e dagli edifici contermini, alla realizzazione di interviste e consultazioni con testimoni privilegiati, allo studio delle previsioni di piano e delle più significative progettualità che hanno interessato ed interessano il quartiere.

La tesi si pone l'obiettivo di valutare quali possibili conseguenze si determineranno nell'area delle Officine di Piazza Giusti, di proprietà di Ferrovie dello Stato, a seguito della realizzazione della stazione metropolitana e lo fa considerando alcuni possibili scenari successivi alla realizzazione del progetto infrastrutturale, la cui approvazione da parte del Comune di Genova è dell'ottobre 2020.

La prima conseguenza derivante dalla realizzazione del progetto, e quella con più gravi implicazioni per il quartiere e la Città, è la dismissione dell'attività delle Officine, con perdita occupazionale e della funzionalità dell'esteso complesso dei fabbricati industriali dove è svolta la manutenzione dei treni.

Risulta necessario proporre una reinterpretazione e trasformazione degli spazi in questione in funzione delle mutate necessità e aspettative del quartiere, superando un approccio progettuale esclusivamente basato sullo studio dell'infrastruttura, ma slegato dalle esigenze della Città; cercando di utilizzare un metodo, quale è quello della costruzioni di scenari, che possa aiutare a

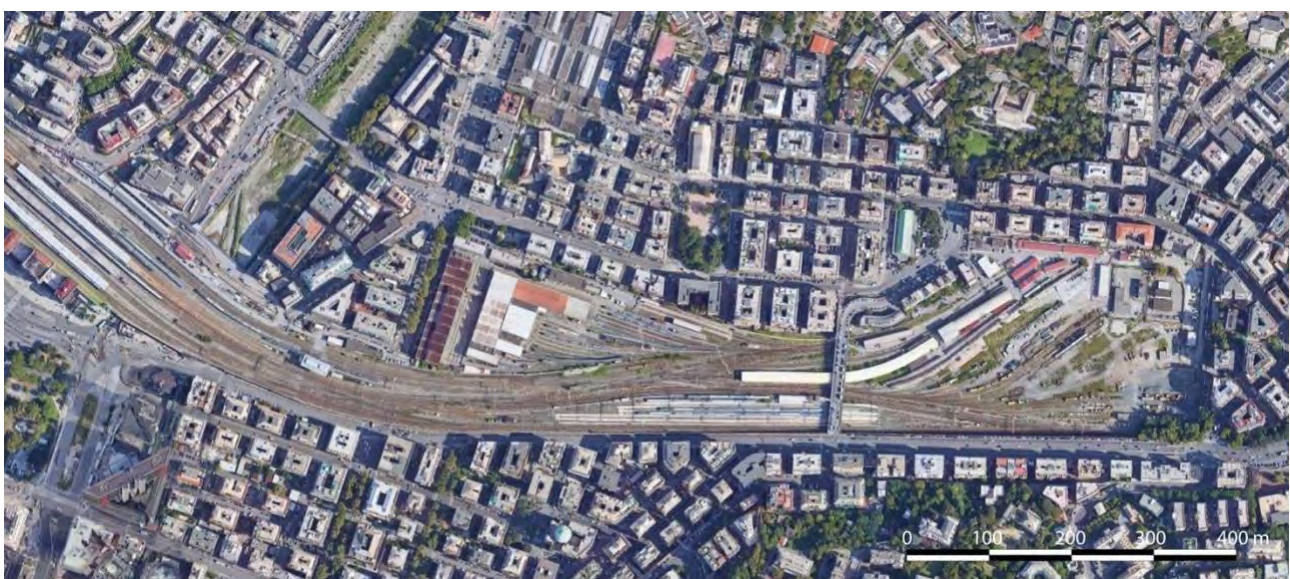
superare atteggiamenti divisivi tra diversi soggetti, pubblici e privati, che obbligatoriamente sono chiamati in causa per la riprogettazione di questa parte di Città; ponendo le basi per accendere un interesse al dibattito pubblico sulla conversione dell'area.

Lo studio ha, infine, tenuto conto della rilevanza dell'impianto architettonico dei manufatti delle Officine, edificati a partire dai primi del Novecento, e che appartengono di fatto all'“archeologia industriale”; viene quindi scelto un approccio di tipo conservativo che punta a conferire nuove funzioni ai manufatti edilizi esistenti prevedendo demolizioni mirate solo su parti più recenti ed eliminando le superfetazioni realizzate nel tempo e con l'uso, nella convinzione che gli interventi di riuso e di valorizzazione dell'esistente fanno parte di una vera e propria *politica pubblica* del territorio (Dipace, 2014).

Partendo proprio dal concetto di rigenerazione urbana, che si realizza attraverso azioni di ristrutturazione e ammodernamento del patrimonio edilizio esistente tenendo presente le peculiarità del contesto sociale, economico, culturale e ambientale dell'area, la tesi si è interrogata su quali possano essere le modalità per valorizzare quest'ampio spazio urbano e quali le funzioni consone e proponibili per rispondere concretamente alle esigenze sociali ed economiche del quartiere, ma anche della città.

2 – SCENARIO 0

2.1 Contesto di intervento



Planimetria zona Officine delle Ferrovie compresa tra Corso Sardegna e Via Giovanni Torti (fonte: Google Earth)

La zona presa in esame si trova in un contesto urbano localizzato in piena zona centrale a destinazione mista residenziale-produttiva, ben servito dalla rete del trasporto pubblico e dei principali servizi, caratterizzato a sud dalla presenza della linea ferroviaria Ventimiglia-Roma, ad est dalle aree in dismissione dello scalo ferroviario di Terralba, a nord da corso Sardegna (asse portante che collega la Val Bisagno al centro di Genova) e ad ovest dalla stazione ferroviaria di Brignole.

Questo grande spazio di circa 90.000 mq appartiene interamente alla società di Ferrovie dello Stato Italiane (FS) ed è gestito dall'Ente partecipato Trenitalia, principale azienda italiana per la gestione del trasporto ferroviario passeggeri appartenente al gruppo FS; al suo interno ospita, oltre ad un'area di più di 38.000 mq attraversata da soli binari, diversi fabbricati di tipologia spiccatamente industriale sotto il controllo di RFI, anch'essa membro del gruppo FS con funzioni di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, e Trenitalia.

Negli ultimi anni, il quartiere di San Fruttuoso è stato oggetto di vari progetti di riqualificazione: dai più piccoli interventi relativi a piazze e luoghi di incontro come Piazza Manzoni, Piazza Martinez e Piazza Terralba, a progetti di maggior portata come quello dell'ex mercato ortofrutticolo di Corso Sardegna – recentemente avviato – che prevede la costituzione di una polarità con funzioni diversificate, comprensive di nuove attività commerciali e spazi comuni.

Da ormai molto tempo il Comune di Genova ha in progetto un prolungamento della linea metropolitana da Brignole verso Terralba: nel mese di ottobre 2020 è stato pubblicato sul sito della Regione Liguria il progetto definitivo dell'allungamento della tratta metropolitana e la relativa costruzione della stazione Martinez-Terralba.

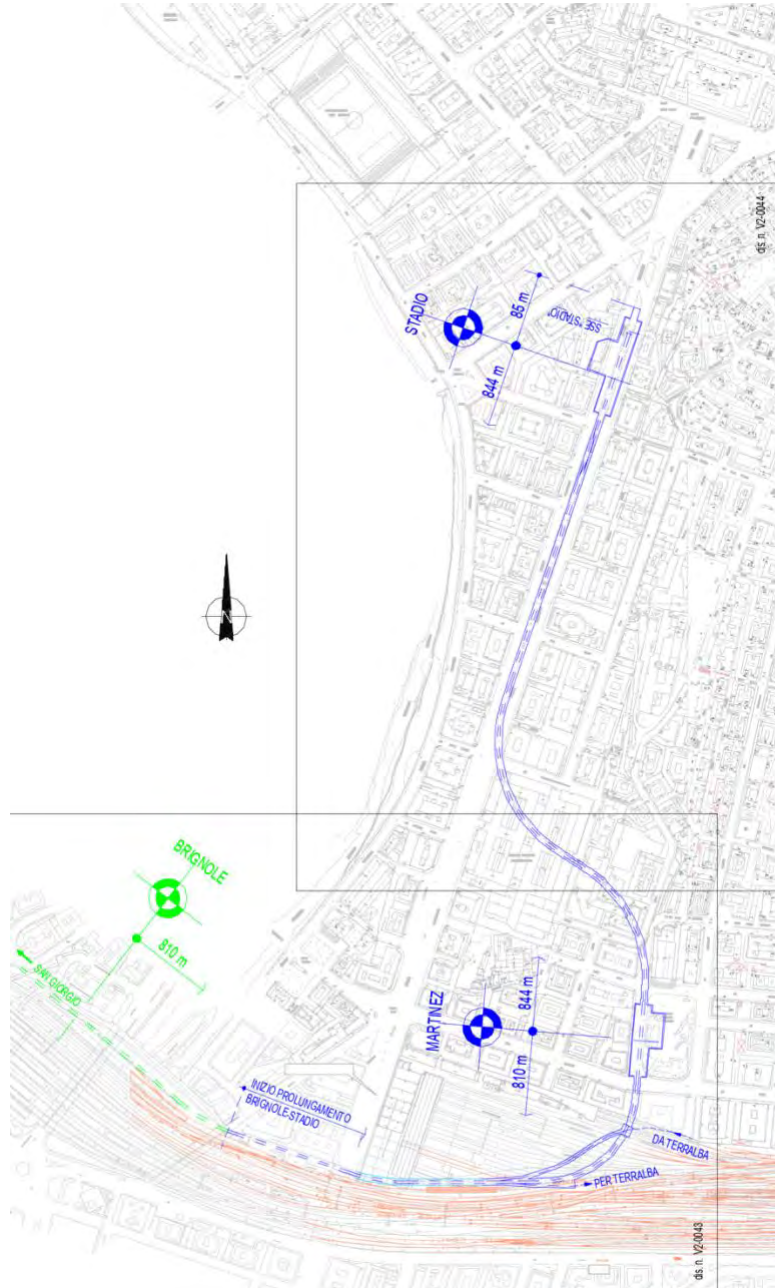
Per meglio comprendere l'iter procedurale del progetto che ha interessato l'area in questione, già nel 2003 MM SpA (società Metropolitana Milanese) aveva redatto il progetto definitivo della tratta Brignole-Stadio della metropolitana di Genova. Tale progetto presentava una serie di aggiornamenti rispetto a quello presentato nel 2001, mai divenuto definitivo, dovuti da un lato al recepimento di indicazioni pervenute dai vari Enti in sede di Conferenza di Servizi, dall'altro al fatto di poter sfruttare diverse opportunità che si sono venute a creare – attraverso gli accordi intercorsi tra Comune di Genova e RFI – relativamente alle aree dello scalo di Terralba.

La variante più evidente tra le due versioni di progetto, è costituita dalla modifica del tracciato che consente, a parità di estensione della linea:

- la realizzazione della predisposizione del bivio verso Terralba;

- la ricollocazione delle stazioni, in particolare quella di Martinez, al fine di coprire la potenziale domanda locale e di ottimizzare gli interscambi con le linee di superficie, in modo tale da pervenire ad un più adeguato riassetto della rete del trasporto pubblico.

Al progetto definitivo del prolungamento Brignole-Stadio, era allegata la documentazione necessaria per condurre la procedura di verifica-screening da parte dell’Autorità competente ovvero la Regione Liguria.



Tratta metropolitana prevista nel progetto di prolungamento del 2003 (fonte: file V2-0037-2 Metropolitana di Genova tratta Brignole – Stadio)

Tuttavia, il progetto definitivo del 2003 ha riscontrato delle difficoltà di approvazione nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), la quale sottolineò la criticità del percorso in sotterranea, in particolare per la presenza di numerosi rivi tombati spesso causa di inondazione in superficie e per interferenze con zone di interesse archeologico.

Nel 2008 è stato firmato un protocollo d'Intesa tra Regione Liguria, Comune di Genova e Ferrovie dello Stato S.p.A. per il potenziamento del sistema metropolitano e/o ferroviario genovese con individuazione delle possibili soluzioni in merito all'ipotesi di prolungamento della linea metropolitana fino a Terralba.

Il protocollo d'intesa del 2008 ha richiamato i protocolli precedenti, del 1999 e del 2003, che prevedevano il riassetto complessivo del nodo di Genova e l'utilizzo e la valorizzazione delle aree del parco ferroviario di Terralba per il prolungamento della metropolitana di Genova tra Brignole e l'ospedale S. Martino e la riqualificazione urbanistico-ambientale del comparto.

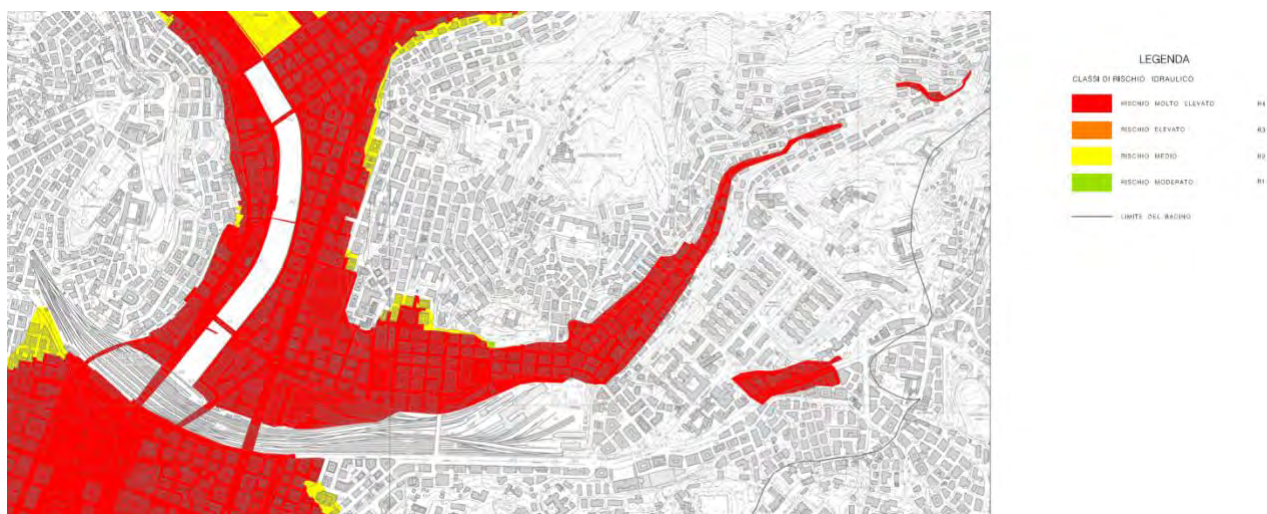
Nel 2011 il Comune di Genova ha inserito l'estensione della metropolitana nelle tavole e tra gli obiettivi di trasformazione del Piano Urbanistico Comunale, e ha reso operativo il nuovo assetto con l'affidamento, nel 2013, della progettazione della nuova linea alla società Metropolitana Milanese. Il progetto scaturito da tale accordo prevede un prolungamento che ha origine dal termine dell'asta di manovra della stazione Brignole.

Come già accennato, vi sono diversi motivi alla base della scelta del nuovo tracciato Brignole-Martinez, riassumibili essenzialmente in punti di svantaggio per i tracciati alternativi e punti di vantaggio per il tracciato scelto.

Tra i punti di svantaggio che hanno portato ad abbandonare la scelta di percorsi alternativi vi è senz'altro l'impossibilità di realizzare l'opera in sotterraneo, legata essenzialmente alle forti interconnessioni con l'area urbanizzata e alla presenza di significative infrastrutture per la viabilità e del Torrente Bisagno e dei rivi affluenti.

Dal punto di vista idraulico, tenuto conto dell'estensione del bacino (circa 93 kmq) e del fatto che esso gravita su un contesto urbanizzato molto denso, tutta la zona interessata dal prolungamento interrato risulta, nei fatti, a rischio d'inondazione.

Secondo il Piano di Bacino del Torrente Bisagno infatti, il vasto spazio – circa 90.000 mq – che va dalle Officine di Piazza Giusti alla localizzazione della nuova stazione Martinez-Terralba – nella parte retrostante la scuola statale Guglielmo Marconi –, è inserito nella *classe di rischio molto elevata*.



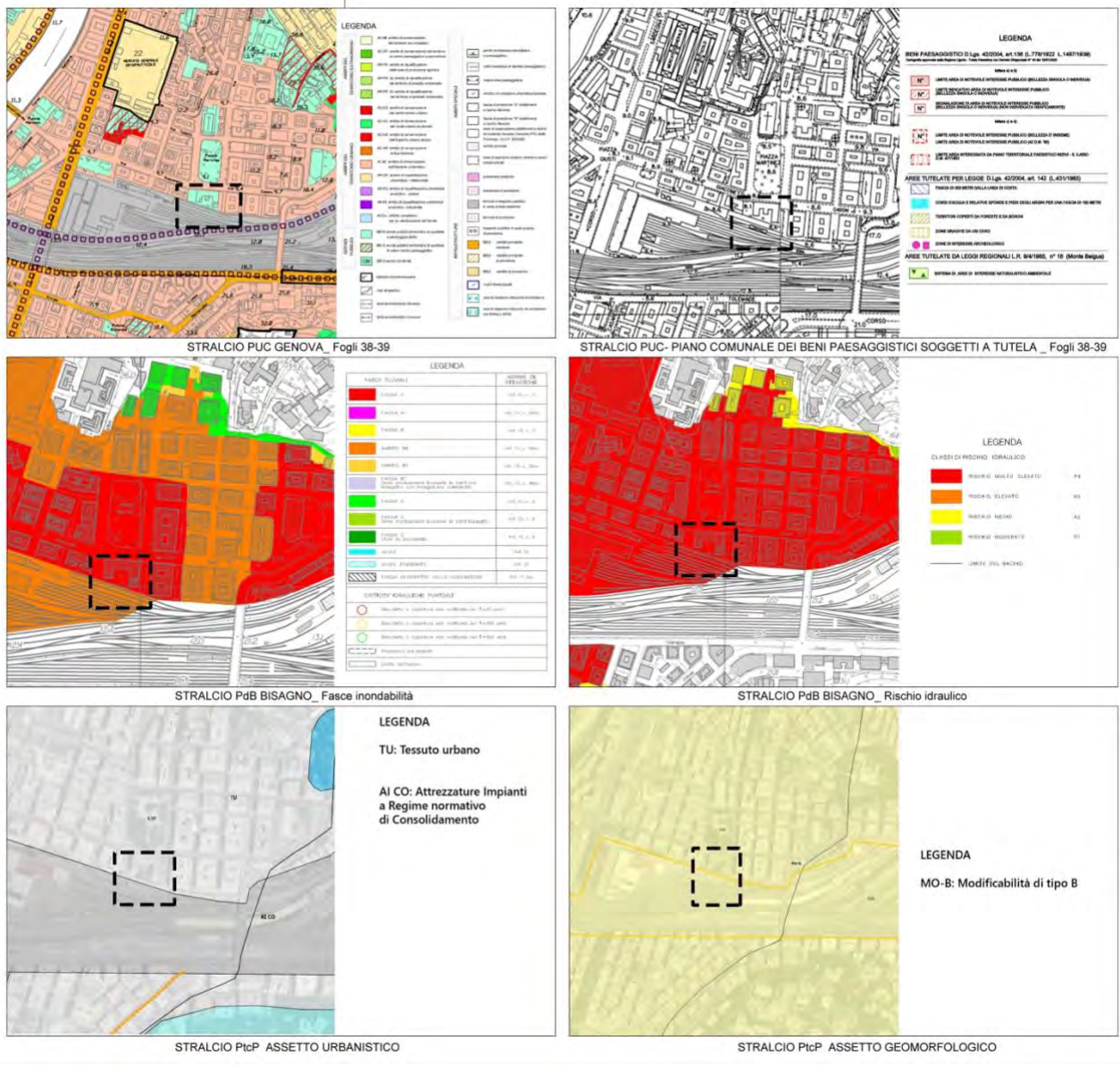
Il Piano di Bacino del torrente Bisagno mostra la zona in studio inserita nella classe di rischio molto elevata (fonte: Autorità di Bacino regionale)

Poiché al momento non è ancora stato presentato un progetto esecutivo del prolungamento della metropolitana, e basandoci sui tempi molto lunghi che hanno caratterizzato le fasi precedenti all'approvazione del progetto definitivo – basti pensare che lo studio di fattibilità risale al 2014, mentre il protocollo d'intesa con le Ferrovie per la cessione delle aree dei binari è del 2019 – è possibile presupporre che nel frattempo termineranno i lavori alla copertura della parte finale del torrente Bisagno, declassando la pericolosità idraulica dell'intera area da *elevata a media*, anche a fronte dei vantaggi derivati dalla costruzione dello scolmatore del torrente Fereggiano.

Altro elemento di criticità individuato all'interno del Piano di Bacino del Bisagno riguarda una situazione di dissesto idrogeologico dei versanti, sia per fenomeni franosi che per la presenza di un certo numero di paleofrane e di movimenti gravitativi profondi di versante, in particolare proprio nella zona di Piazza Martinez (elaborato *Relazione Archeologica*, Comune di Genova).

Ulteriori elementi di criticità legati alla prima ipotesi di tracciato da progetto preliminare risiedono nella conseguente necessità di un allargamento del sottopasso di via Archimede, il quale condizionerebbe fortemente la viabilità urbana ed infine la demolizione di una parte delle officine RFI sottoposte a vincolo archeologico.

Tutti questi elementi costituiscono fattori di complessità che hanno portato all'abbandono delle ipotesi in sotterranea e dei tracciati alternativi e, dunque, hanno contribuito alla definizione del tracciato scelto per la versione definitiva del progetto.



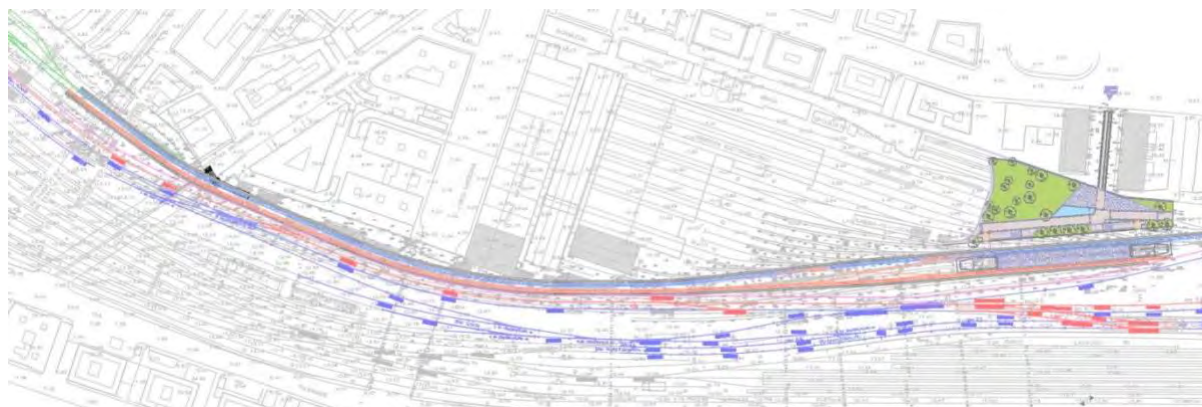
Inquadramento urbanistico progetto prolungamento metropolitana (fonte: elaborato Inquadramento urbanistico, Comune di Genova)

Il progetto di potenziamento della metropolitana a levante ricade all'interno del PUC 2015 del Comune di Genova all'interno dell'ambito "Infrastrutture ferroviarie", senza ulteriori indicazioni se non quelle di previsione di assi dedicati al trasporto pubblico in sede propria lungo Corso Sardegna (filobus) e lungo i binari ferroviari di levante, appunto il prolungamento della metropolitana. Secondo l'Assetto insediativo del Piano Territoriale di Coordinamento paesistico, il tracciato previsto dal progetto del Comune di Genova, ricade in massima parte nelle zone di area urbana

classificate come “tessuti urbani”, che sono sottoposti all’art. 38 delle Norme d’Attuazione del Piano; in particolare tali zone non sono assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesistica, in quanto parti del territorio nelle quali prevalgono problematiche generali d’ordine urbanistico. Nel tratto iniziale, il tracciato interessa invece marginalmente una zona per attrezzature ed impianti, sottoposta a regime normativo di consolidamento; ciò vuol dire che in queste zone sono consentiti quegli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti, sia di eventuale ampliamento dell’impianto che ne consolidino la presenza e ne migliorino l’inserimento nel contesto ambientale.

2.2 Progettazione e realizzazione della stazione della metropolitana Martinez-Terralba

Il tracciato ipotizzato dal Comune di Genova si sviluppa a raso su un rilevato ferroviario fino a Piazza Martinez, e prolunga la curva planimetrica dei binari dell’asta di manovra della stazione Brignole, aggiungendo uno scostamento che di fatto allontana ulteriormente la linea dai primi edifici incontrati.



Schema planimetrico dell’area interessata dal progetto (fonte: elaborato Relazione Archeologica, Comune di Genova)

Il tracciato prescelto garantisce la fattibilità tecnica per un ulteriore prolungamento della linea metropolitana verso l’Ospedale San Martino; in particolare si è scelto di collegare la futura stazione Martinez alla zona del ponte di Terralba, attraverso un camminamento che consentirebbe un accesso alla stazione Martinez direttamente dall’area di Terralba.

Tale prolungamento porterebbe ad un riassetto del trasporto pubblico su gomma; nello specifico, alcune linee di autobus nella zona potrebbero essere ridisegnate o parzialmente eliminate, nell’ottica di una riduzione di percorrenze in favore di un interscambio con la linea metropolitana.

In funzione di ciò, in Piazza Martinez, in adiacenza alla stazione della metropolitana potrà essere realizzato il capolinea delle linee collinari che servono l'area di San Fruttuoso. Questo porterebbe risparmi sulla gestione dei mezzi e ricadute positive sul traffico e quindi sull'ambiente; inoltre, il collegamento con il ponte di Terralba favorirà anche l'interscambio con le linee di autobus che percorrono Corso Gastaldi.

Il progetto di prolungamento della metropolitana si accompagna alla realizzazione di una nuova stazione posta all'altezza del complesso edilizio scolastico "Scuola Marconi" che ne definisce il lato sud in asse con Piazza Martinez da cui dista circa 60 metri.

Antistante la nuova stazione è prevista la messa in opera di una piazza di piccole dimensioni con aree pavimentate e verdi da cui si diramano tre strutture a pergolato in tre direzioni diverse (nord, est e ovest).



Planimetria progetto stazione Martinez-Terralba e parcheggio a raso (fonte: elaborato Relazione Illustrativa, Comune di Genova)

Tra gli interventi principali inclusi nel nuovo progetto, vi è la realizzazione di un parcheggio a raso e non in interrato, sempre per problematiche legate a rischi di esondazione del Bisagno, da 135 posti con accesso dall'incrocio tra Piazza Martinez e Via Paolo Giacometti.

Come spiegato in precedenza, il progetto del prolungamento della metropolitana si basa sull'accordo tra Comune di Genova e Ferrovie, che ha visto queste ultime mettere a disposizione la parte di ponente delle aree del grande Parco ferroviario che si estende tra Brignole e Terralba; in particolare, 700 metri di tratta sugli attuali binari delle Ferrovie, che salvo alcuni interventi di adattamento non richiedono l'attuazione di grandi trasformazioni.



Vista aerea delle Officine delle Ferrovie di Piazza Giusti (fonte: Google Earth)

Dall'esame del progetto della nuova Stazione della metropolitana è evidente una criticità sull'utilizzo futuro dell'area: il tracciato previsto dal progetto si sovrappone agli spazi di manovra in uso alle Officine manutenzioni rotabili di piazza Giusti.

In particolare, dove oggi scorrono i binari che attualmente permettono ai treni di entrare in manovra nei capannoni esistenti, verrebbero collocati la zona dei parcheggi e il pergolato non consentendo più di fatto la continuazione di tale attività.

Osservando attentamente i documenti relativi al progetto definitivo emanati dal Comune di Genova, è possibile incontrare più volte una direttiva riguardante le azioni da attuare sull'area in questione: in quasi tutti i documenti viene spiegato che sui fabbricati facenti parte delle Officine manutenzioni rotabili delle Ferrovie di Piazza Giusti non verrà svolto nessun tipo di intervento, poiché tali costruzioni sono soggette a vincolo archeologico.

I dati e le informazioni presenti nel progetto definitivo del prolungamento della metropolitana sono però contraddittorie. A conferma di ciò, nel documento *Relazione Archeologica* "Descrizione delle opere in progetto" è riportato quanto segue.

"Per la realizzazione della metropolitana è necessaria:

- la costruzione di un nuovo ponte, in adiacenza a quello esistente, sopra via Archimede.
- la demolizione di alcuni piccoli fabbricati di servizio RFI.

- la demolizione di una porzione – la prima campata – del capannone delle Officine riparazioni locomotive.

- la costruzione del rilevato ferroviario tra muri (elaborato *Relazione Archeologica*, par. 4, Comune di Genova)”.

Da questo elenco si evince quindi che è prevista la demolizione della prima campata del capannone delle Officine riparazioni locomotive.

L’eliminazione dei binari di manovra andrebbe ad annullare di fatto le Officine e questo comporterebbe, oltre che una perdita della funzione principale dei fabbricati, anche la perdita di quasi 100 posti di lavoro degli attuali lavoratori delle Ferrovie. Parallelamente, a Savona, già da diversi anni, sono stati avviati dei lavori per la creazione di un’Officina che andrebbe a sostituire quella di Piazza Giusti.

Nella *Relazione generale* del progetto del prolungamento della metropolitana si legge che: “per gran parte dell’area di sviluppo della metropolitana è presente l’Officina adibita alla riparazione dei locomotori. Tale Officina, di cui la dismissione era inizialmente prevista per il 2017, risulterà pienamente in funzione fino alla fine del 2023, con pesanti ripercussioni sulle tempistiche di realizzazione del progetto” (elaborato *Relazione generale*, par. 6, Comune di Genova).

Da Trenitalia non sono mai arrivate conferme, e di fatto non è ancora stato deciso quando le Officine verranno dismesse: la data è condizionata in gran parte dalla disponibilità delle nuove aree a Savona, dove verrà accentrata tutta la manutenzione dei treni.

Dopo aver appreso le evidenti problematiche che caratterizzano l’intero progetto del prolungamento della metropolitana e il conseguente dislocamento delle Officine di Piazza Giusti, si è deciso di contattare il Presidente del Municipio III Bassa Val Bisagno, l’architetto Massimo Ferrante, che si è offerto disponibile per un confronto ed una breve intervista riguardo alle criticità espresse nei documenti sopra citati (intervista del 4 feb. 2021).

“Noi, come Municipio”, spiega il Presidente, “non siamo mai stati coinvolti nel dibattito delle Officine, né dall’amministrazione comunale, né tantomeno dalle Ferrovie. Siamo stati invece coinvolti dai lavoratori che si sono riuniti in assemblea nel 2019 presso la sede del Municipio offerta loro quale sede per l’incontro. Insieme ai sindacati abbiamo espresso alcune mozioni che abbiamo rappresentato al Comune di Genova senza peraltro ottenere risposte dai livelli amministrativi superiori”.

A seguito di ciò il sindacato dei lavoratori Fast Confasal ha scritto al Comune per chiedere di trovare il modo di salvare l’Officina di Brignole dopo le chiusure della Squadra Rialzo di Trasta e dell’Officina

di Rivarolo. Il sindacato ha chiarito fin da subito di considerare importante l'avanzamento della Metropolitana, ma sottolineando l'importanza di non perdere l'Officina, almeno per tre specifiche ragioni:

- Tecnica: perché la maggior parte dei veicoli in riparazione devono avere il baricentro della manutenzione su Genova, per la migliore tempestività delle riparazioni dei treni;
- Occupazionale: perché risulta gravoso trasferire lavoratori (sia ferroviari che degli appalti) molti dei quali, peraltro, già pendolari dalla Riviera di levante.
- Economica: perché gli ultimi decenni della storia di Genova sono stati contrassegnati dalla progressiva desertificazione di impianti industriali.

Sembra sempre più concreto quindi l'avanzamento verso un progetto, che indirettamente, ma inevitabilmente, costringe una grande area ad un futuro incerto.

Sicuramente la nuova stazione della metropolitana Martinez-Terralba rappresenta una novità positiva per il quartiere. "Per coloro che abitano vicino alla stazione la situazione non cambierà tantissimo. Cambierà invece per tutta quella parte di quartiere che è collinare perché di fatto la nuova linea metropolitana permetterà di collegare direttamente il quartiere di S.Fruttuoso con la Val Polcevera. Sicuramente l'effetto che produrrà sarà una minor circolazione del mezzo privato in favore di quello pubblico" afferma ancora Massimo Ferrante.

Sono stati esaminati quindi con il Presidente i possibili punti di forza e le criticità riguardanti il nuovo progetto della metropolitana: "La stazione non ha aspetti negativi, al momento. È stata progettata all'interno di un'area che è completamente priva di utilizzo da parte dei cittadini. L'approccio negativo invece riguarda la tratta: se non si riesce a superare il nodo di Piazza Giusti e il polo lavorativo che rappresenta, Genova perderebbe un polo logistico delle riparazioni dei treni, a meno che non si riesca a trovare una soluzione per tenere insieme la nuova stazione e l'area delle Officine. A tal riguardo, è necessario che, oltre al Comune, anche i proprietari dell'area abbiano interesse a tenere le due zone insieme".

Come procedere dunque? Cosa ci si può aspettare dalla realizzazione di questo progetto e superare i dubbi riguardanti le trasformazioni future delle aree interessate?

Si è discusso di ciò insieme all'architetto Giovanni Battista Poggi, ex Responsabile della Direzione Grandi Progetti della Città del Comune di Genova (intervista del 3 feb. 2021) "Sicuramente realizzare una stazione metropolitana in un quartiere semicentrale è un beneficio dal punto di vista del servizio pubblico. Dal punto di vista sociale, invece, è un progetto che porta poco. Il progetto è stato pensato

senza pensare alla trasformazione dell'area delle Officine di Piazza Giusti. Finché restano le Officine, è inevitabile mantenere l'area di manutenzione ferroviaria”.

Sembra ormai evidente che nel caso in cui si proceda alla costruzione della nuova tratta Brignole-Martinez le Officine perderebbero la loro funzione e i fabbricati rimarrebbero in attesa di future decisioni.

È sostenibile mettere in stato di attesa una così vasta area che vede come vicina una nuova struttura in grado di trasportare un grande flusso di persone nel quartiere? Durante il confronto con i soggetti interpellati, è scaturita una riflessione riguardo a come l'intera zona potrebbe trasformarsi in seguito agli interventi sopra citati.

Come primo passo, si è ritenuto necessario interrogarsi sulla situazione attuale del quartiere dove l'area si inserisce e provare a trovare delle soluzioni a quei luoghi che necessitano una rilettura immaginando di costruire un primo scenario.

3 – SCENARIO 1

3.1 Contesto di intervento

“Genova ha bisogno di spazi aperti, sono quelli che mancano, anche al quartiere”. Da queste parole dell'architetto Giovanni Battista Poggi, inizia una riflessione su quei luoghi che, oltre a rappresentare un'opportunità di incontro tra gli abitanti del quartiere di San Fruttuoso, si affacciano su quello che può definirsi l'asse principale attorno all'area in studio di questa tesi: “via Paolo Giacometti è l'asse di riferimento per quella zona del quartiere” spiega Poggi.

Osservando la planimetria dell'area, è possibile distinguere quattro zone d'interesse posizionate lungo i due lati di via Paolo Giacometti e del suo prolungamento in via Filippo Casoni. Si sta parlando di quattro piazze: Piazza Terralba, Piazza Martinez, Piazza Giusti e Piazza Manzoni (rispettivamente da est ad ovest). L'attenzione su questo asse viario e sui suoi punti di interesse nasce proprio dal suo andamento. Si è pensato di soffermare l'attenzione sul disegno urbanistico dell'area in questione, e provare a restituire un collegamento tra questi luoghi di incontro. Inoltre, via Paolo Giacometti, percorre una traiettoria che procede parallelamente all'area compresa tra le Officine di Trenitalia e lo spazio antistante la scuola primaria statale Guglielmo Marconi, luogo che ospiterebbe la nuova stazione metropolitana.



Planimetria dell'area di studio con asse principale Giacometti-Casoni (in rosso) e piazze adiacenti (in verde) (elaborato di tesi)

Come mostrato in figura, via Paolo Giacometti attraversa longitudinalmente l'intera area a Nord della zona compresa tra le Officine di Piazza Giusti e la futura stazione della metropolitana Martinez-Terralba e, insieme al suo prolungamento in via Filippo Casoni, si pone come via perimetrale all'intero quartiere delimitato a Sud dalla Ferrovia oltre il quale si sviluppa il quartiere della Foce. All'interno di questo tessuto urbano prendono spazio le attività e i principali servizi del quartiere. San Fruttuoso presenta infatti una particolare conformazione tipica dei quartieri genovesi. Quest'ultimo ospita circa 39.000 abitanti e si compone di una vasta parte collinare. Data la sua geografia, nella parte a monte, si può evidenziare un tessuto urbano quasi prevalentemente residenziale, mentre nella parte a valle – pianeggiante – tra gli edifici ad uso residenziale prendono spazio numerose attività e servizi, per lo più commerciali e di ristorazione.

“San Fruttuoso è un quartiere ricco di servizi” spiega il Presidente del Municipio III Bassa Val Bisagno Massimo Ferrante “sia perché è il quartiere di collegamento tra il centro e il Levante, sia perché ha una lunga storia e una tradizione di quartiere commerciale e artigiano. Nel 1873 San Fruttuoso, San Martino, Albaro e Marassi vengono annessi al Comune di Genova. Fino a prima erano comuni autonomi. Ed è per questo che il nocciolo, il cuore di San Fruttuoso, è il fondo valle. Solamente molti

anni dopo il quartiere si è sviluppato sulle colline. Ancora adesso San Fruttuoso presenta quasi tutti i suoi servizi nel fondovalle”.

L’immagine sottostante evidenzia come la maggior parte dei servizi siano concentrati nella zona bassa del quartiere. Questa analisi mette in luce quanto sia elevato il numero di bar, piccoli e medi servizi di ristorazione e attività commerciali nel quartiere.



Planimetria dell’area con studio dei principali servizi commerciali del quartiere (elaborato di tesi)

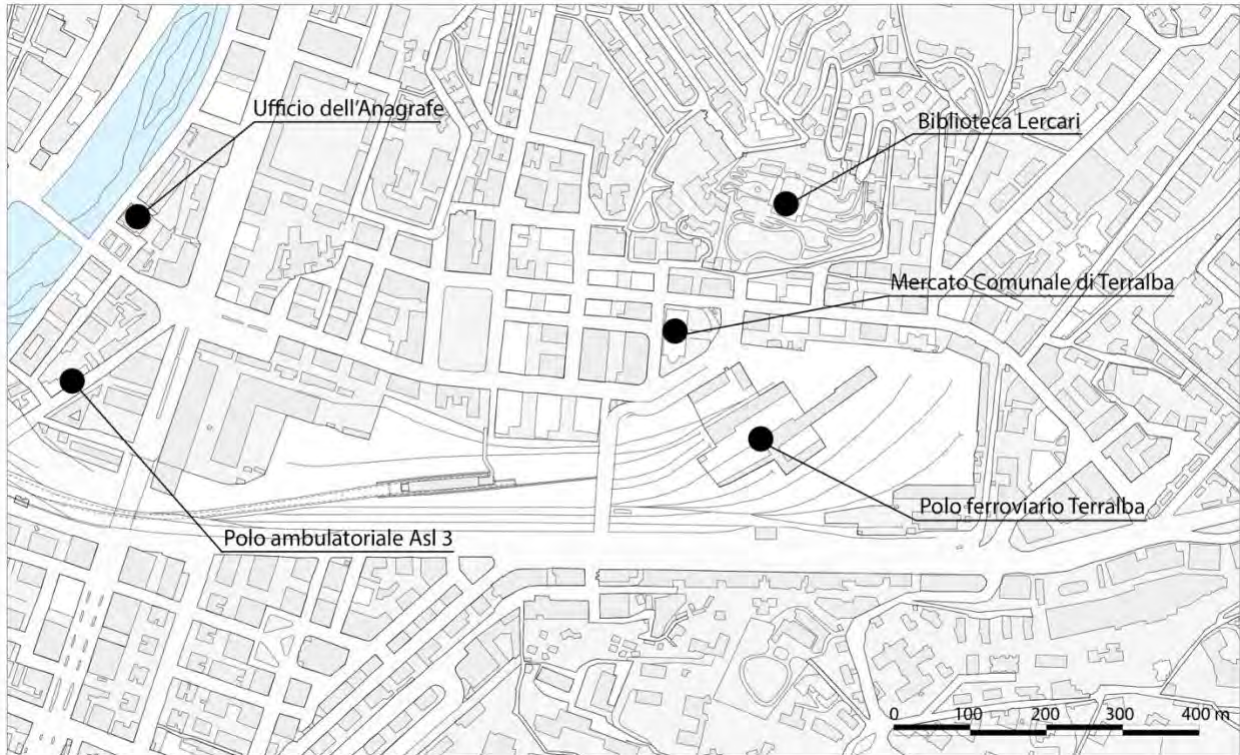
L’asse costituito da via Paolo Giacometti e via Filippo Casoni, oltre a definire il confine virtuale tra il quartiere di San Fruttuoso e quello della Foce, rappresenta un collegamento tra la parte pianeggiante di San Fruttuoso e – al di là del torrente Bisagno – Borgo Incrociati.

Ipotizzando di considerare uno scenario alternativo in cui non si assiste alla costruzione del prolungamento della metropolitana Martinez-Terralba, risulta interessante ricucire quella parte di quartiere attraversata da Via Paolo Giacometti e via Filippo Casoni. Una motivazione è rappresentata dal fatto che, come spiegato dal Presidente Ferrante “il fondovalle di San Fruttuoso è una zona di forte transito. In questi spazi il quartiere ospita degli assi primari per la città”.

Tra questi assi principali si può trovare proprio quello costituito dalle vie sopra citate, che collega alcuni importanti poli tra cui:

- Il polo ferroviario di Terralba

- La Biblioteca Lercari: la seconda biblioteca della città – per dimensioni – è inserita all’interno del parco storico di Villa Imperiale con accesso da Piazza Terralba.
- Il Mercato Comunale di Terralba
- Il polo ambulatoriale dell’Asl 3 di Via Archimede
- L’ufficio dell’Anagrafe presso la sede del Municipio in Piazza Manzoni.



Planimetria dell’area con indicazione dei vari poli del quartiere (elaborato di tesi)

Questi centri di servizi determinano un notevole flusso di persone proveniente anche dai quartieri limitrofi.

Come esplicitato dal Presidente del Municipio “Con queste peculiarità sociali ed economiche, e la sua conformazione logistica e geografica all’interno della città, San Fruttuoso è un quartiere che ancora adesso è caratterizzato da servizi non solo di quartiere ma anche ad uso cittadino”.

In quest’ottica, risultano quindi di enorme importanza le strade come le già sopra citate via Paolo Giacometti e via Filippo Casoni.

3.2 Intervento di ricucitura dell’asse Giacometti-Casoni

Un primo intervento sul seguente asse vede concentrare l'attenzione sulle quattro piazze – Piazza Terralba, Piazza Martinez, Piazza Giusti, Piazza Manzoni –, poiché questi quattro spazi si propongono non solo come luoghi di attraversamento, ma anche di incontro e svago, soprattutto per i bambini. “Noi come Municipio” spiega il Presidente Ferrante “abbiamo realizzato un'area giochi in Piazza Terralba. Nonostante la piazza sia circondata da strade e quindi dal traffico, molte famiglie portano i propri figli a giocare in questa piccola piazza alberata, perché non ci sono alternative. Quello che manca in questo quartiere è il verde. Un verde attrezzato”

Già tre delle quattro piazze che si affacciano su questo asse sono state oggetto di alcuni interventi di riqualificazione nel corso degli ultimi anni, che gli hanno conferito una geometria più efficiente oltre a contribuire ad una maggiore vivibilità del quartiere.

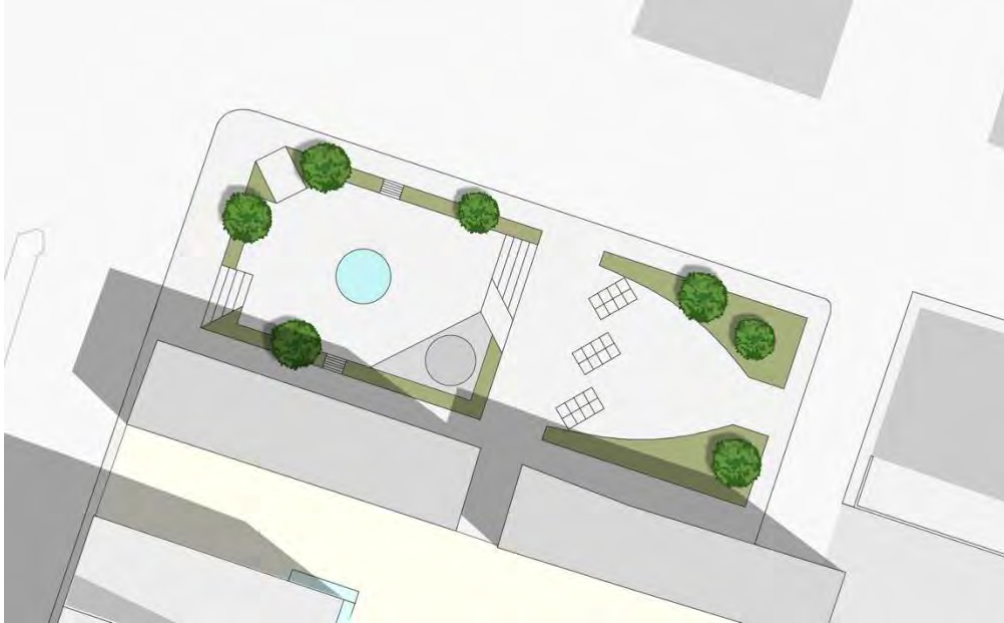
La piazza che invece fino ad oggi non ha subito nessun tipo di trasformazione è Piazza Giusti, in prossimità dell'area delle Officine e che costituisce ingresso principale al comparto. La piazza è quasi in una completa penombra dovuta sia alla sua esposizione sia in parte ai due alti palazzi che la separano dalle Officine e non presenta nessun tipo di attrazione o spazio di incontro, escludendo le sue poche panchine.

Gli spazi verdi della piazza sono pressoché privi di manutenzione e le airole dove si collocano alberi e arbusti diventano spazi per gettare rifiuti e spazzatura. Sulla piazza si affaccia a sud un edificio in disuso ora passato alla proprietà di un privato e precedente dalle ferrovie. Anche il disegno della piazza non favorisce la percorrenza pedonale; la disposizione delle aiuole fa sì che, in concomitanza del prospetto del suddetto edificio, si venga a creare un viale molto stretto che risulta scomodo da attraversare. Si assiste quindi ad un parziale abbandono del suolo di quella parte di piazza poiché non viene attraversata da nessuna persona.



Planimetria di Piazza Giusti (fonte: Google Earth) e foto di viste su Piazza Giusti (foto personali)

Al momento la piazza viene utilizzata quasi esclusivamente come parcheggio per i residenti di quella zona, salvo un piccolo chiosco di frutta e verdura e un'edicola che si affaccia su Corso Sardegna. Nella parte ad est di Piazza Giusti è presente una costruzione in cemento armato. Si tratta di una stazione di pompaggio dell'ente gestore delle reti idriche cittadine, che ad oggi risulta in disuso. L'area è attraversata soltanto da cittadini che si spostano con mezzi pubblici, poiché davanti all'ex stazione di pompaggio è posizionata una fermata dell'autobus. Per procedere ad una trasformazione di Piazza Giusti è necessario quindi riformulare completamente il suo spazio.



Dettaglio planimetrico dell'intervento previsto su Piazza Giusti (elaborato di tesi)

Come mostrato in figura, nel progetto di riqualificazione, si opta per una divisione dello spazio in due parti distinte che, considerato il loro affaccio su un asse centrale, mantengono comunque una stretta comunicazione tra di loro. La parte ad ovest della piazza viene rialzata rispetto al livello del marciapiede – posto al suo perimetro – dando vita ad un'area riparata dal notevole traffico delle strade adiacenti, utilizzando all'uopo alberi di medio fusto e siepi con funzione di schermatura – preferibilmente di origine autoctona –. Inoltre, in questo spazio, viene collocata un'area attrezzata per bambini, oltre al posizionamento di panchine prospicienti alle aiuole.

La zona ad est, ricavata dalla demolizione dell'ex stazione di pompaggio, viene caratterizzata dalla presenza di due grandi aiuole che contengono uno spazio comune con la possibile presenza di alcuni pergolati modulari – che a seconda dell'utilizzo diversi sistemi di copertura, portano a variazioni del loro aspetto – conferendo ombra a tavolini e sedute fisse posti al di sotto degli stessi.



Schema pergolato modulare Modulo Vita Pergola ideato da Luca Calselli e Dario Biello (fonte: Urbanfile)

In questo modo si andrebbe a conferire un nuovo aspetto all'intera piazza, dando vita a diversi spazi comunicanti di aggregazione.

Inoltre, può risultare importante il disegno di un asse perpendicolare a via Paolo Giacometti passante nel mezzo della nuova piazza che funge da possibile viale di ingresso per quella zona che ad oggi è occupata dalle Officine.

4 – SCENARIO 2

4.1 Premessa

L'intera area oggetto di studio di questa tesi, appartiene a Ferrovie dello Stato, ed è controllata in parte da RFI e in parte da Trenitalia, come già detto in precedenza. Partendo dalla considerazione sulla necessità di reperire materiale tecnico o fotografico delle Officine, per prima cosa si è proceduto contattando direttamente il rappresentante della zona delle Officine di Piazza Giusti. Nonostante si sia ripetutamente tentato di contattare il nucleo principale delle Ferrovie che ha sede a Roma, su indicazione dello stesso responsabile di Genova, spiegando la tipologia della richiesta non si è ricevuta alcuna risposta al riguardo; pertanto non è stato possibile ottenere materiali o informazioni sulle Officine e ancor meno il permesso per poterle anche solo visitare.

Questo lavoro di tesi non ha potuto dunque considerare ogni possibile aspetto dello stato attuale degli spazi interni sia per l'impossibilità ad effettuare un sopralluogo sia per la mancanza di documentazione tecnica specifica sulle Officine.

Si è proceduto quindi attraverso un lavoro di confronto con altre strutture industriali simili a quelle dei due fabbricati delle Officine di Piazza Giusti, disegnando poi la loro struttura portante utilizzando le immagini satellitari di Google Earth.

Attraverso alcune informazioni pervenute da un ex responsabile dell'area delle Officine terzi, avute informalmente senza la possibilità di poter procedere ad un'intervista, è stato possibile confermare che la data di fine costruzione dei due capannoni è presumibilmente risalente al 1915.

Un ulteriore passaggio per inquadrare meglio il tema delle Officine è stato costituito dal mettersi in contatto con la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio della Città metropolitana di Genova.

Nelle mail inviate, si è chiesta chiarezza riguardo alle costruzioni all'interno della zona e alla possibile presenza di vincoli archeologici considerando l'anno di costruzione delle Officine, ottenendo un riscontro scritto che qui si riporta in stralcio.

“Personalmente non ho mai affrontato e portato a termine un intervento su un tema analogo” così cita l'architetto Carla Arcolao funzionario della Soprintendenza. “Purtroppo come destinazioni d'uso sembra che quella commerciale sia l'unica che trova degli investitori. Le Officine, essendo del 1915, dovranno in ogni caso essere sottoposte a verifica di interesse da parte di RFI, prima di ogni intervento”.

La verifica di interesse che viene citata dall'architetto Carla Arcolao, si effettua nel caso di beni pubblici per i quali il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante il *Codice dei beni culturali e del paesaggio*, introduce all'art. 12 il procedimento per la verifica dell'interesse culturale dei beni, opera di autore non più vivente e la cui esecuzione risalga ad oltre settanta anni, sia mobili che immobili (come da recente modifica applicata dalla L. 124/2017 art. 1 comma 175). Al fine di sottoporre a verifica gli immobili di proprietà pubblica è necessaria la trasmissione di elenchi integrati da schede descrittive, che devono essere compilate e inoltrate in formato sia cartaceo che informatizzato. In mancanza dell'espletamento della procedura di verifica dell'interesse culturale, i beni rimangono comunque sottoposti alle disposizioni del Codice.

Da quanto riferito dall'architetto Carla Arcolao si deduce che l'intera zona dei due fabbricati non sia mai stato oggetto di studio e che le costruzioni siano dovranno essere assoggettate a verifica quali beni culturali.

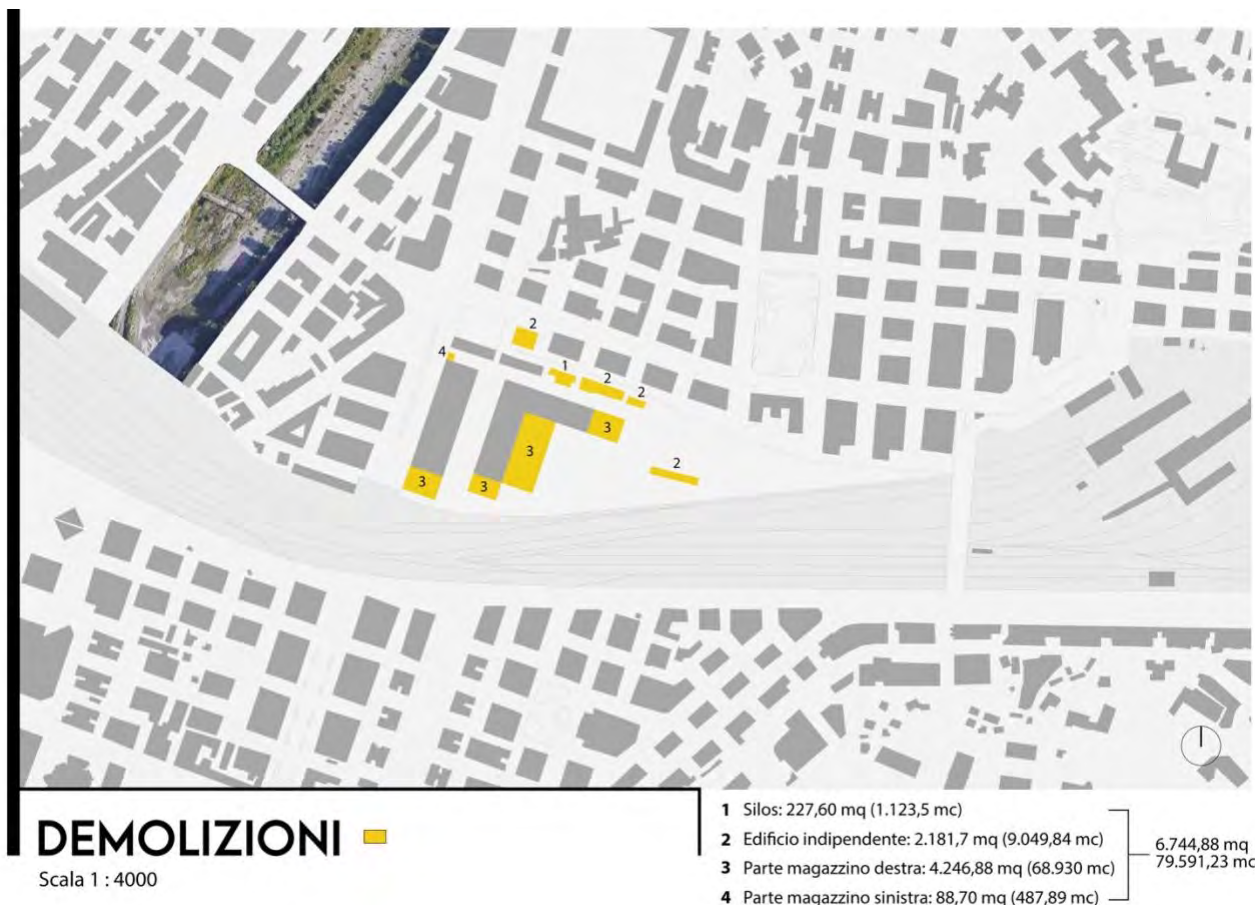
Nei limiti delle informazioni ottenute, si è quindi proceduto allo sviluppo di uno scenario che tenesse conto della costruzione della stazione Martinez-Terralba e del prolungamento della linea metropolitana dalla stazione di Brignole.

4.2 Progetto di trasformazione della ex area delle Ferrovie

Questo scenario – definito come *scenario 2* – sceglie di portare fino in fondo la trasformazione dell'area, considerando la perdita della funzione delle Officine di manutenzione e rimessa dei treni. In questo caso, oltre ai fabbricati e lo spazio intercluso tra le due stecche dei magazzini, anche l'intera zona costituita da soli binari, ad est del polo delle Officine, risulterebbe priva di utilizzo. Il progetto della metropolitana verrebbe, dunque, ad essere adiacente con una vasta area priva di funzioni e destinata all'abbandono.

“Con il nuovo progetto del prolungamento della metropolitana verso Levante, Genova perderebbe il polo logistico delle riparazioni dei treni” afferma il Presidente del Municipio III Bassa Val Bisagno Massimo Ferrante. “Non c'è un approccio negativo nei confronti della stazione, ma piuttosto nei confronti della tratta che non considera il polo delle Officine di Piazza Giusti”.

Lo *scenario 2* predispone una serie di interventi da realizzarsi sui fabbricati esistenti e sull'area compresa tra le – ex – Officine e la – nuova – stazione della metropolitana Martinez-Terralba; prevede altresì la demolizione di alcune costruzioni presenti di epoca più recente rispetto ai due fabbricati principali e di due silos.

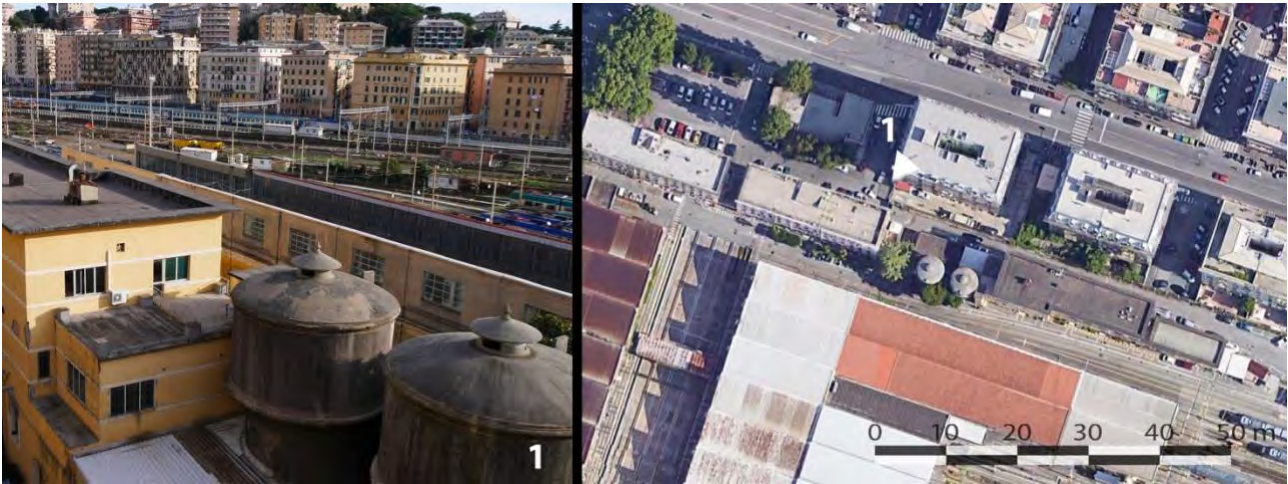


Schema planimetrico delle demolizioni effettuate (elaborato di tesi)

Come indicato in figura, nello specifico l'attenzione ricade su tre edifici indipendenti – ad ora con funzione di uffici delle Ferrovie –, un piccolo manufatto edilizio nella zona dei binari retrostante le Officine, e quattro parti adiacenti ai due fabbricati principali esistenti.

Per la demolizione delle ultime due campate a sud dei capannoni è stato ripreso l'indirizzo del progetto definitivo del prolungamento della metropolitana, nonostante nei documenti progettuali del Comune di Genova l'approccio nei confronti dei due fabbricati appaia sia contraddittorio.

Un discorso a parte è dedicato ai due silos – attualmente vuoti – localizzati a nord del fabbricato est delle Officine. Per queste strutture non è stato possibile reperire nessun tipo di documentazione: l'origine dei due silos, ad oggi, è sconosciuta anche all'organo della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio, come spiegato dall'architetto Carla Arcolao. È necessario quindi specificare che, sebbene si ipotizzi la loro demolizione, anche la loro eventuale conservazione non determina rilevanti modifiche all'idea progettuale sottesa allo sviluppo dello *scenario 2*.



Posizione dei due silos in planimetria e foto (fonte: Google Earth; foto personali)

Riguardo allo smantellamento delle altre parti indicate in planimetria è corretto nuovamente spiegare che le azioni previste per tali spazi sono il risultato di basate sulle immagini satellitari di Google Earth: nonostante le Officine siano state costruite nel 1915, la tipologia di alcune parti dei fabbricati fa presupporre una loro aggiunta in epoche successive o recenti priva di valore storico-testimoniale. Gli interventi di demolizioni individuati permettono di ampliare gli spazi esterni e conservando la porzione storica dei fabbricati.

Attraverso le seguenti demolizioni, nei pressi delle Officine, vengono a crearsi zone più aperte, in grado di accogliere spazi destinati a diverse funzioni. L'idea è quella di rendere vivibile l'intero spazio, trasformandolo in spazio urbano da restituire alla città e di convertire a nuove funzioni urbane i due fabbricati storici.

L'ampia area che si estende longitudinalmente può essere divisa teoricamente in tre zone di interesse: – ad ovest – i due fabbricati e la piazza centrale, – ad est – il nuovo polo infrastrutturale metropolitano e – in mezzo ai due – l'area pianeggiante che al momento è costituita da soli binari.



Schema planimetrico dell'area oggetto di studio suddivisa in tre zone: i due fabbricati (ad ovest), la zona della stazione (ad est), l'area dei binari (al centro) (elaborato di tesi)

Iniziamo dall'analisi dei due capannoni delle ex Officine. Si è ipotizzata una struttura portante basandosi sul confronto con alcuni edifici industriali della stessa epoca: un'intelaiatura che mantiene le murature portanti delle pareti longitudinali e loro configurazione esterna costituita da paraste distanziate circa 11 metri l'una dall'altra.

Essendo capannoni ad un'unica altezza, viene poi inserito un nuovo sistema strutturale complementare costituito da una maglia quadrata – 3.5 x 3.5 m – di pilastri e travi che consente una nuova suddivisione degli spazi interni sviluppata su due piani in altezza.

Al fine di valorizzare l'attuale contenitore storico si mantengono le attuali aperture prevedendo l'inserimento di nuove finestrate. Al piano terra le nuove finestre coincidono con le esistenti bucaure, mentre ai primi e secondi piani – che attualmente non presentano aperture – si ricavano dei piccoli affacci posti internamente alla linea perimetrale delle pareti.



Foto del fabbricato ovest delle Officine da Corso Sardegna (fonte: Google Earth)

Le travi reticolari portanti delle coperture vengono mantenute e sui piani inclinati con affaccio verso sud, vengono disposti dei sistemi di pannelli fotovoltaici atti alla produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile per i nuovi ambienti ai fini del risparmio energetico – come ad es. l'intervento realizzato sull'antico deposito Halle Pajol a Parigi, riconvertito completamente in un parco coperto che si unisce al nuovo edificio la cui copertura produce energia elettrica –



Foto dell'intervento realizzato sul deposito Halle Pajol a Parigi (fonte: Google immagini)

La scelta di mantenere quasi interamente l'involucro edilizio originale si fonda sulla volontà di conservare l'architettura archeologico-industriale dei fabbricati.

Due casi simili di riutilizzo di architettura industriale sono rappresentati dal capannone della Ex Mecfond di Napoli Est e dal Ford Assembly Building. Per entrambi i casi, l'approccio è stato quello di conservare e valorizzare gli importanti aspetti architettonici degli edifici originali. Gli interventi

mettono quindi in risalto la struttura e la sua modularità, le grandi finestrate e i lucernari, dentro alle quali si inseriscono nuovi elementi necessari agli usi correnti e all'insediamento dei nuovi soggetti coinvolti.

All'interno dell'edificio sono introdotte strutture indipendenti: stanze, scale, ascensori, rampe, piattaforme, muri, arredi, sistemi di illuminazione. Tali le parti sono riconoscibili come elementi aggiunti e trovano un equilibrio con l'architettura industriale grazie allo studio sulle proporzioni e alla scelta dei materiali (Montinaro, Violi, 2019).

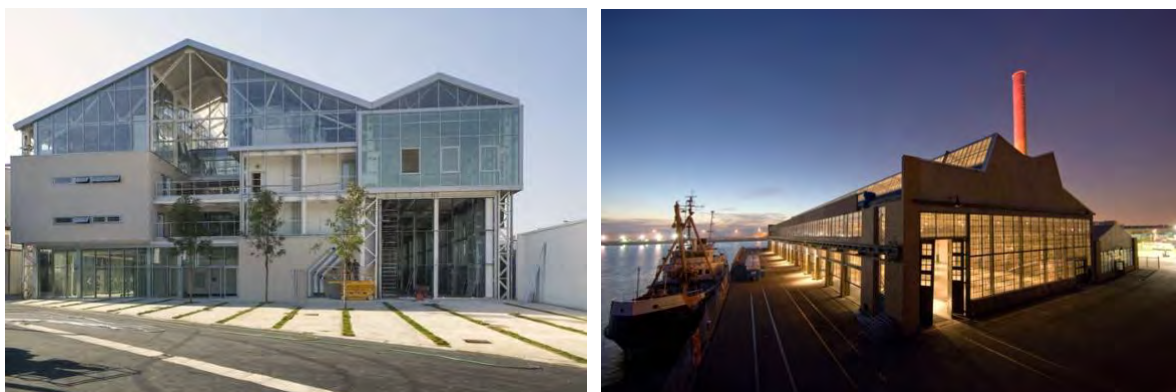


Foto di due riferimenti di casi di riconversione di manufatti industriali: Ex Mecfond di Napoli Est (a sinistra) e Ford Assembly Building (a destra) (fonte: Google immagini)

Successivamente si è svolta un'analisi sulle tipologie di funzioni adatte per gli spazi interni alle Officine di Piazza Giusti. Questo lavoro si è articolato in diverse fasi: dalla consultazione delle mappe e relativa acquisizione di dati, al confronto sempre con i soggetti testimoni privilegiati. “Dentro a queste tipologie di trasformazioni, dedicare spazi a nuove residenze è sempre una buona azione, perché sono le residenze stesse che presidiano il territorio. Gli interventi di trasformazione che non considerano delle funzioni residenziali, non servono”.

A seguito di quanto affermato dall'architetto Giovanni Battista Poggi si è approfondita una ricerca nell'ambito immobiliare.

Attraverso il confronto con alcuni esponenti del settore immobiliare, che hanno preferito non essere intervistati, si è venuti a conoscenza di una significativa domanda di alloggi da parte di studenti nel quartiere. Data la sua ubicazione semicentrale infatti San Fruttuoso rappresenta un luogo ideale di residenza per tutti quegli studenti iscritti alla facoltà di Medicina e ad altre facoltà umanistiche con sedi nel centro della città. Il problema ricade sui costi, che non sempre sono alla portata di tutti, soprattutto di giovani studenti disoccupati che in alcuni casi arrivano anche da fuori Genova.

È stato, inoltre, consultato il sito dell’Agenzia delle Entrate dove è stato possibile reperire le tabelle riguardanti i dati dei valori immobiliari per il quartiere di San Fruttuoso.

Banca dati delle quotazioni immobiliari - Risultato

Risultato interrogazione: Anno 2017 - Semestre 2

Provincia: GENOVA

Comune: GENOVA

Fascia/zona: Semicentrale/S.FRUTTUOSO TU.M (PIZZA MARTINEZ-V.TORTI-V.G.B.D'ALBERTIS-V.BERGHINI-V.DONGHI-V.CASONI)

Codice di zona: C02

Microzona catastale n.: 75

Tipologia prevalente: Abitazioni di tipo economico

Destinazione: Residenziale

Tipologia	Stato conservativo	Valore Mercato (€/mq)		Superficie (L/N)	Valori Locazione (€/mq x mese)		Superficie (L/N)
		Min	Max		Min	Max	
Abitazioni civili	NORMALE	1450	2100	L	5,9	8,7	L
Abitazioni di tipo economico	NORMALE	1050	1500	L	4,7	7	L
Autorimesse	NORMALE	1150	1700	L	4,7	6,9	L
Box	NORMALE	1850	2750	L	7,2	10,7	L
Posti auto coperti	NORMALE	1800	2650	L	6,9	10,2	L
Posti auto scoperti	NORMALE	1650	2400	L	6,7	10	L

Banca dati delle quotazioni immobiliari - Risultato

Risultato interrogazione: Anno 2019 - Semestre 2

Provincia: GENOVA

Comune: GENOVA

Fascia/zona: Semicentrale/S.FRUTTUOSO TU.M (PIZZA MARTINEZ-V.TORTI-V.G.B.D'ALBERTIS-V.BERGHINI-V.DONGHI-V.CASONI)

Codice di zona: C02

Microzona catastale n.: 75

Tipologia prevalente: Abitazioni di tipo economico

Destinazione: Residenziale

Tipologia	Stato conservativo	Valore Mercato (€/mq)		Superficie (L/N)	Valori Locazioni (€/mq x mese)		Superficie (L/N)
		Min	Max		Min	Max	
Abitazioni civili	NORMALE	1350	2000	L	5,5	8,1	L
Abitazioni di tipo economico	NORMALE	910	1350	L	4,7	7	L
Autorimesse	NORMALE	1100	1600	L	4,7	6,9	L
Box	NORMALE	1700	2500	L	7,7	11,5	L
Posti auto coperti	NORMALE	1550	2300	L	7,6	11,3	L
Posti auto scoperti	NORMALE	1350	2000	L	6,9	10,2	L

Valori immobiliare per la zona di San Fruttuoso (fonte: Osservatorio Immobiliare dell’Agenzia delle Entrate)

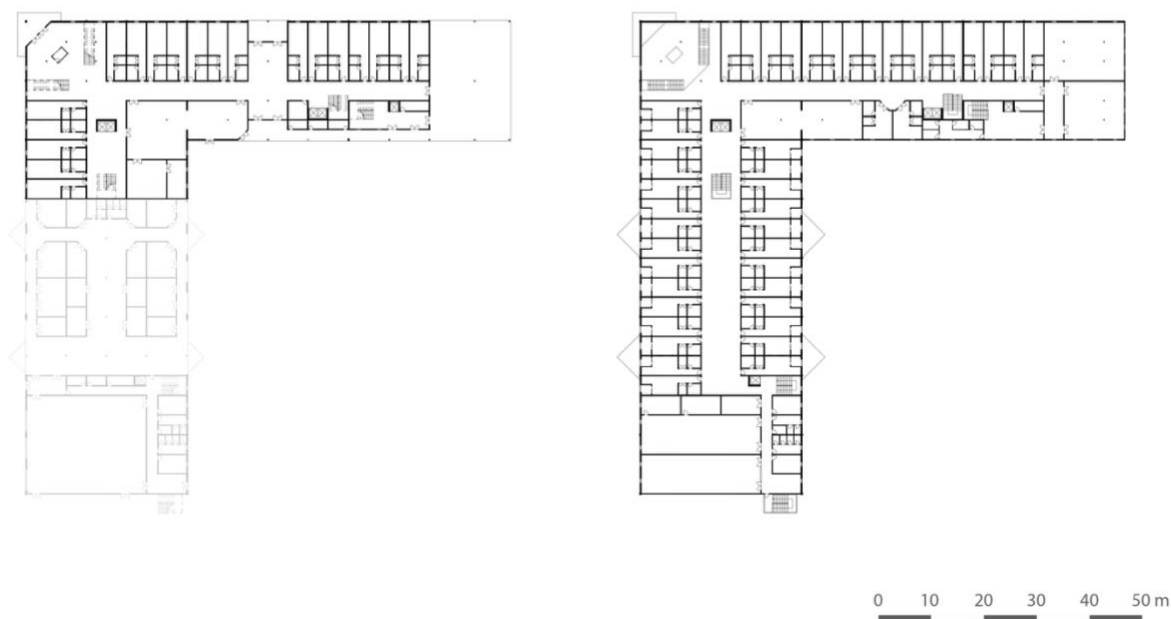
Come rappresentato nelle tabelle, se per il settore residenziale si assiste ad una caduta del valore di mercato, tale fenomeno non caratterizza i valori di locazione che appaiono in leggero aumento dal 2017 al 2019 (secondo semestre). Un aumento che riguarda anche il settore commerciale. Sono esclusi invece tutti gli ambienti con funzione di uffici.

I dati raccolti dall'Osservatorio Immobiliare insieme all'aumento della domanda di affitto da parte di studenti e ad una carenza di alloggi per i giovani universitari nel quartiere, hanno portato a proporre la destinazione a studentato per la trasformazione di una parte dell'ambiente delle Officine.



Planimetria dell'intero progetto nella ex zona delle Ferrovie (elaborato di tesi)

Viene previsto di adibire il fabbricato est ad alloggi per studenti, nello specifico la parte a nord del piano terra e l'intero primo piano con l'integrazione di alcuni servizi collettivi a destinazione didattico-culturale. In particolare, alle 70 camere vengono affiancati spazi di ritrovo – quali grandi aule studio – e una mensa interna al campus.



Piante fabbricato est, ambienti con funzione di studentato: piano terra (a sinistra) e primo piano (a destra) (elaborato tesi)

“Uno studente decide di spostarsi in questo quartiere se trova le condizioni economiche per alloggiare favorevoli, oltre a delle buone condizioni di vita e spazi sociali che lo attirino”. Ciò che afferma il Presidente Ferrante è molto importante. L’idea proposta da questo progetto è infatti quella di dar spazio ad alloggi i cui costi – al fine di risultare non eccessivamente alti – richiederebbero specifiche convenzioni con l’ente universitario genovese.

Sempre il Presidente Massimo Ferrante fa luce su un altro aspetto del quartiere “San Fruttuoso ha una forte locazione ad un tipo di residenza temporanea. La città deve essere attrattiva, e quindi deve riuscire ad offrire servizi non solo per chi c’è, ma anche per chi viene o per studiare o per lavorare in maniera temporanea”.

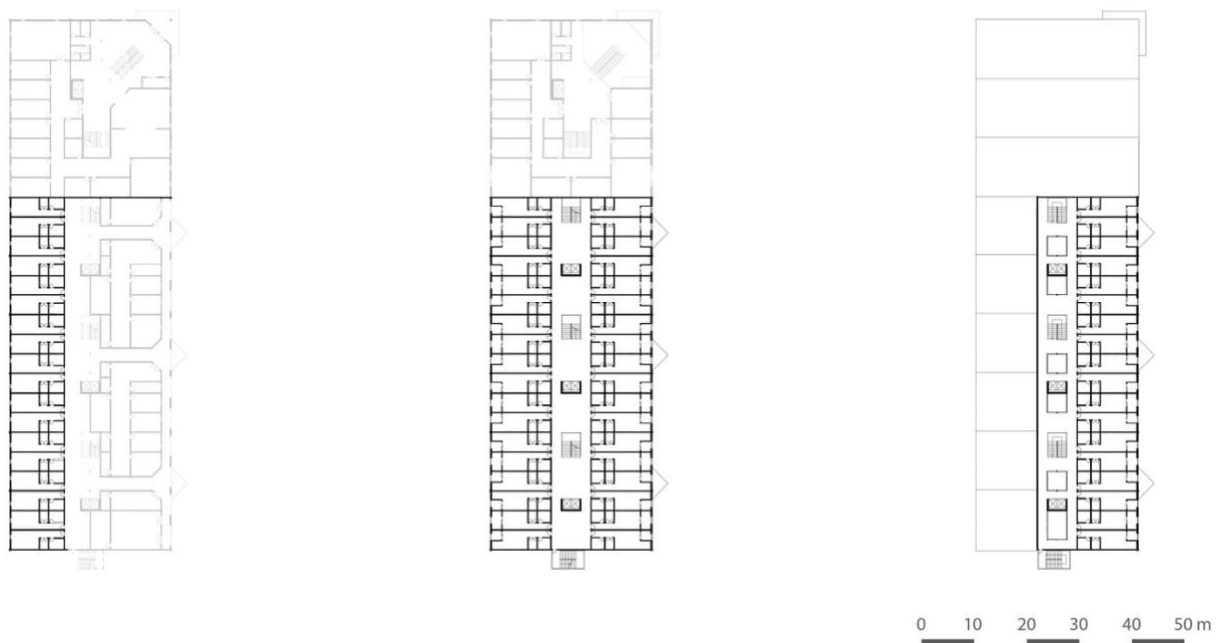
Oltre agli spunti emersi dal confronto con il Presidente, sono stati presi in riferimento anche alcuni altri dati forniti da soggetti all’interno del settore immobiliare.

Ogni anno è alta la richiesta di appartamenti da parte di insegnanti e professionisti che devono stazionare a Genova per un breve periodo di tempo. Questa situazione coinvolge direttamente il quartiere di San Fruttuoso poiché la maggior parte di queste persone sono medici o professori di medicina che arrivano da altre regioni e che sono chiamati a partecipare a congressi in ambito medico come uditori e/o relatori.

Spesso accade anche che i diretti interessati, di fronte a difficoltà incontrate nella fase di ricerca di appartamenti, rinuncino a spostarsi nel capoluogo ligure, declinando l'invito.

Vista l'importanza a livello nazionale dell'Ospedale di San Martino, la domanda d'affitto è concentrata per lo più nella parte bassa del quartiere di San Fruttuoso, per la sua vicinanza agli ambienti universitari e medico-sanitari localizzati a San Martino.

Il progetto proposto, dunque, considera di fondamentale importanza poter dare una risposta concreta a questa necessità, e lo attua attraverso la disposizione di circa un'ottantina di appartamenti indipendenti disposti sui due piani del fabbricato ovest delle Officine.



*Piante fabbricato ovest, appartamenti: piano terra (a sinistra) e primo piano (al centro) e secondo piano (a destra)
(elaborato tesi)*

Come nel caso del campus universitario, anche questi appartamenti sarebbero soggetti a convenzioni con l'Università di Genova, abbassando così il prezzo della residenza. Questo tipo di intervento, oltre a garantire la presenza di questi professionisti agli eventi sopra citati, porterebbe ad un significativo risalto nazionale la struttura ospedaliera di San Martino e di conseguenza anche il capoluogo ligure.

Questa previsione di rifunzionalizzazione porterebbe, inoltre, benefici al tessuto commerciale dell'intero quartiere – in particolare alla zona adiacente alle ex Officine – fornendo un volano all'economia locale.

La presenza del polo di medicina di San Martino – ospedaliero e universitario – ha fornito ulteriori spunti di approfondimento sull'intera area di San Fruttuoso.

Attraverso un'attenta raccolta di dati si è potuto censire in planimetria la localizzazione degli studi medici collocati nell'area compresa tra via Paolo Giacometti e il mercato di Corso Sardegna.



Planimetria dell'area con studio dei principali studi medici del quartiere (elaborato di tesi)

Come si evince dall'immagine, sono più di una trentina gli studi medici presenti nella zona – nella figura sono evidenziati gli edifici in cui sono collocati – la maggior parte dei quali localizzati nei pressi dell'Ospedale San Martino, più precisamente in Via Giovanni Torti. Questo fatto rende San Fruttuoso un quartiere ad alta concentrazione di studi medici, prossimo all'Ospedale, al polo universitario di medicina e in una zona semicentrale della Città.

La proposta progettuale ha, pertanto, predisposto un'intera zona del piano terra del fabbricato est a spazi atti ad ospitare alcuni studi medici e professionali. In tal modo si mettono a disposizione nuovi locali per consentire l'espletamento delle attività specialistiche.

Questa soluzione era stata avanzata negli anni passati per alcuni spazi in occasione del progetto di riqualificazione dell'ex mercato di Corso Sardegna. Nel 2012 era stato previsto un progetto che, mantenendo la memoria storica del mercato con la realizzazione di opere atte alla riqualificazione

e al recupero degli edifici esistenti, comprendeva spazi con destinazioni quali parcheggi, servizi privati, pubblici esercizi e studi medici. Il progetto non ebbe mai luce a causa delle importanti problematiche idrauliche del quartiere con cui il Comune si scontrò nella fase di progettazione dei parcheggi sotterranei.

L'attenzione rivolta agli studi medici e professionali è stata utile anche per una riflessione su quello che ad oggi rappresenta il più grande polo sanitario di San Fruttuoso: la sede del Polo Ambulatoriale dell'Asl 3 in via Archimede.



Foto della sede ambulatoriale dell'Asl 3 in via Archimede (foto personale)

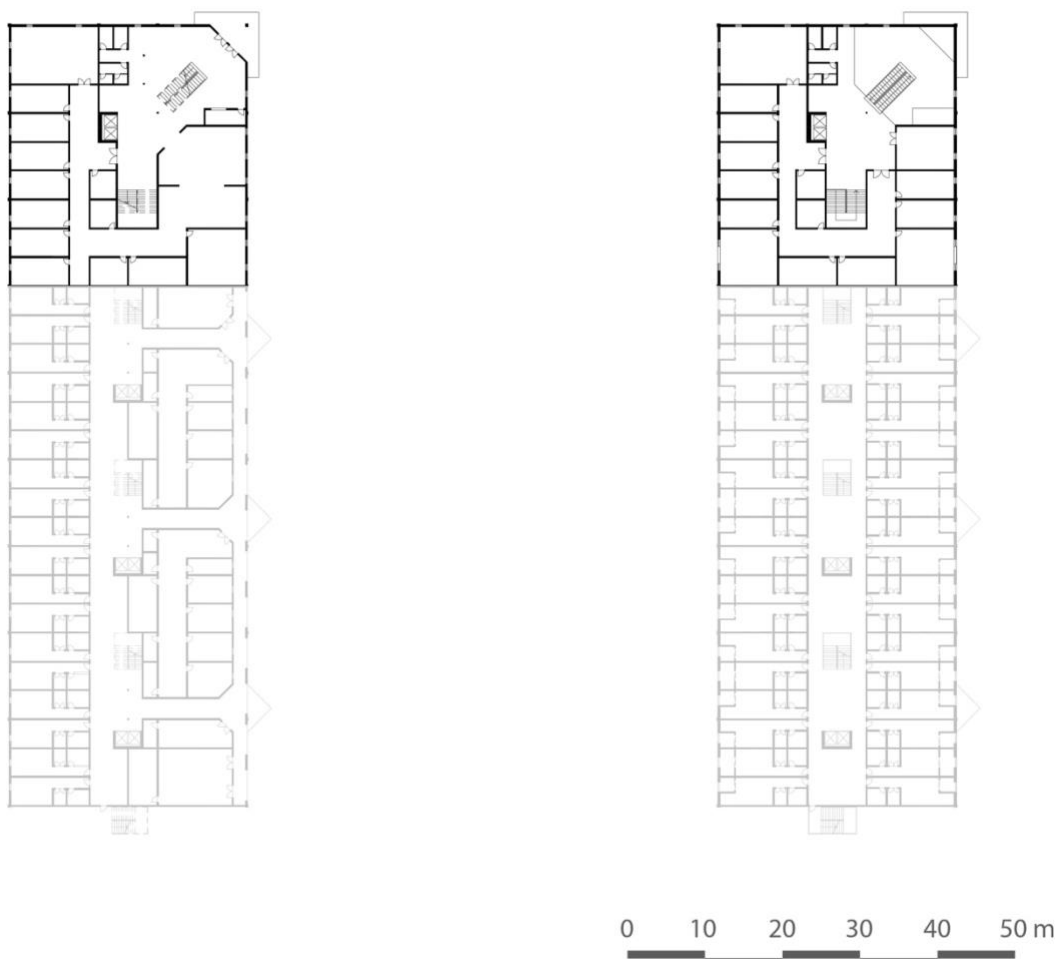
Questo luogo descritto dal Presidente del Municipio Ferrante come uno “spazio sovradimensionato nel numero di utenti e sottodimensionato dal punto di vista logistico”, è presente nel quartiere da molti anni, ma presenta una evidente difficoltà logistica dovuta sia alla sua localizzazione e sia alle dimensioni degli ambienti che ospita.

Per quanto riguarda il primo aspetto, la criticità è determinata dal suo attuale posizionamento all'interno di un edificio residenziale in una stretta via caratterizzata da un notevole flusso veicolare, situazione che porta inevitabilmente alla mancanza di parcheggi per i pazienti che vi si recano in visita.

Relativamente alla seconda criticità, il ridotto numero di stanze costringe spesso i pazienti ad aspettare il proprio turno sul marciapiede della via, di dimensioni inadeguate a tale emergenza,

costituendo di conseguenza un blocco per le persone che vi camminano e relativi rischi dovendo passare direttamente in strada per evitare l'affollamento.

Per risolvere tali problematiche e sopperire alle esigenze dei cittadini, la vasta area a nord del fabbricato est viene proposta come nuova sede dell'Asl 3.



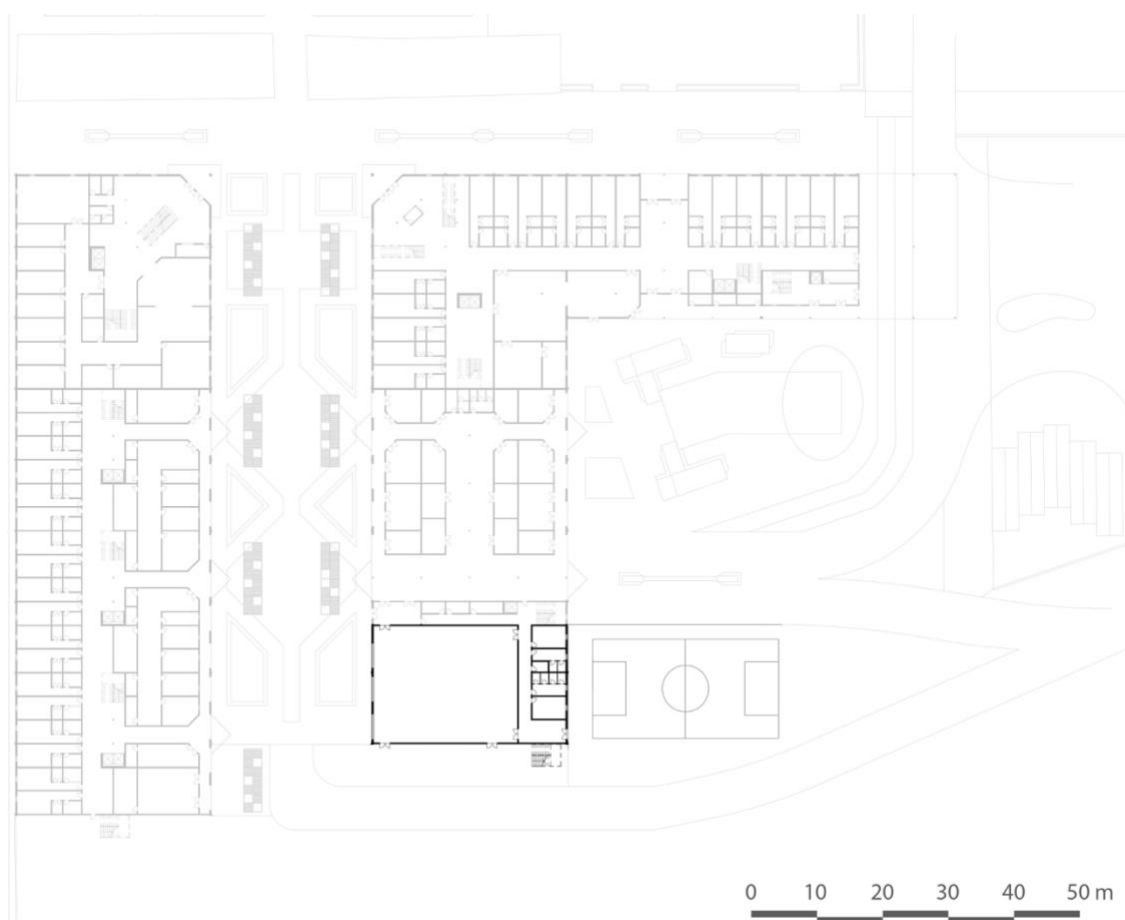
Piante fabbricato ovest, nuova sede ambulatoriale Asl 3: piano terra (a sinistra) e primo piano (a destra) (elaborato di tesi)

All'interno dell'area pedonale delle nuove Officine, il nuovo poli-ambulatorio medico si sviluppa su due piani e accoglie i suoi utenti attraverso un ampio salone d'ingresso a doppia altezza che accompagna le persone alla sala di accettazione e in tutti gli altri ambienti a destinazione medico-sanitaria. Con questo trasferimento, i locali che attualmente ospitano gli studi dell'Asl 3 in via Archimede potrebbero essere integrati nel tessuto residenziale della stessa via offrendo nuove opportunità di spazi da destinare a nuove residenze o commerciali.

Per quanto riguarda invece la parte impiantistica-sportiva, nell'intervista realizzata con il Presidente Ferrante, è emersa un'altra importante questione "Una cosa che manca nel quartiere, e che mi è

stata fortemente richiesta, sono gli impianti sportivi. A San Fruttuoso non ospitiamo spazi sportivi o agonistici”.

Questo tema è affrontato nell’elaborazione progettuale del secondo lotto di intervento su cui opera lo scenario 2 – l’area pianeggiante attualmente sede di binari tra la stazione della metropolitana e le Officine –; qui in adiacenza al fabbricato est è ricavato uno spazio in cui è posizionato un campo di calcio di dimensioni 30 x 15 m e una piccola piazza che ospita anche un piccolo campo da basket. Alcuni locali di questa parte di fabbricato sono adibiti a funzione sportiva prevedendo, al piano terra, ad una palestra coperta – di dimensioni simili a quelle del campo da calcio esterno – e al primo piano a diversi locali utilizzabili come sale pesi o per lo svolgimento di corsi ginnici.



Pianta fabbricato est, impianti sportivi: palestra (all’interno) e campo da calcio (all’esterno)

La progettazione di una nuova e ampia palestra consente di attivare possibili convenzioni con le strutture scolastiche della zona in molti casi attualmente sprovviste di idonei spazi per l’attività motoria.

Al piano terra del fabbricato ad est sono previsti alcuni locali con funzioni commerciali, piccoli bar e negozi, che si estendono all'interno della zona centrale porticata del fabbricato stesso, a completamento della rifunzionalizzazione.

Nonostante il disaccordo da parte del Presidente Ferrante ad inserire nuove zone commerciali in quanto si ritiene il quartiere saturo sotto questo profilo, sono state destinate a questa tipologia di funzione sia l'area del fabbricato appena descritta, sia un piccolo spazio adiacente alla nuova stazione della metropolitana – definibile come terzo lotto di interesse –.

Si è ipotizzato il posizionamento di piccoli esercizi commerciali in queste zone per poter offrire sia ai suoi nuovi residenti – compresi gli studenti del campus e i medici trasfertisti – sia ai passeggeri della metropolitana che escono dalla stazione, uno spazio puramente commerciale per l'acquisto di beni di prima necessità, capi di abbigliamento e apparecchi tecnologici, nonché per attività di tempo libero quali librerie, bricolage, modellismo, etc...

Nei pressi della nuova stazione Martinez Terralba, al di sopra dei negozi, inoltre, è stata predisposta un'area verde con aiuole attraversata da un muro in mattoni realizzato in continuità con il muro di cinta a delimitazione con la ferrovia sul quale vengono addossate sul suo lato ad ovest alcune sedute e dei frangisole atte all'ombreggiamento di queste aree di sosta.



Planimetria intervento presso la zona della stazione metropolitana Martinez-Terralba (elaborato di tesi)

Con la realizzazione di questo piccolo edificio a destinazione commerciale – ipotizzando ovviamente che tale assetto deve essere posto sul tavolo per futuri confronti – con copertura a verde, la

proposta progettuale si distacca dalla configurazione delle are esterne prevista dal progetto definitivo del prolungamento della metropolitana.

La piccola struttura commerciale a due piani adiacente alla stazione metropolitana si pone quindi come il primo intervento di nuova edificazione previsto nella proposta progettuale dello *scenario 2*. Per quanto attiene alle previsioni di nuovi interventi occorre fare riferimento alla specifica situazione idrogeologica dell'area. Nel documento relativo alle fasce di inondabilità del Piano di Bacino del torrente Bisagno, l'intera zona compresa tra le Officine di Piazza Giusti e l'area retrostante la scuola statale Guglielmo Marconi, rientra nell'ambito BB:

“aree perifluviali inondabili al verificarsi dell'evento di piena a tempo di ritorno $T=200$ anni a maggior pericolosità relativa rispetto ai massimi tiranti idrici e velocità di scorrimento. Nella fascia BB non sono consentiti gli interventi di nuova edificazione nonché di ristrutturazione urbanistica, come definita dalla lett. e), comma 1, dell'art. 31 della l. n.457/78, salvi i casi in cui gli stessi siano corredati da parere favorevole dell'Ufficio regionale competente, ricadano in contesti di tessuto urbano consolidato, o da completare mediante interventi di integrazione urbanistico-edilizia sempre all'interno di ambiti già edificati, e interessino aree individuate a minor pericolosità in relazione a modesti tiranti idrici e a ridotte velocità di scorrimento, e purché prevedano le opportune misure od accorgimenti tecnico-costruttivi di cui all'allegato 5, e risultino assunte le azioni e le misure di protezione civile di cui al presente Piano e ai piani comunali di protezione civile” (Regione Liguria, 2016).

Dalla normativa si evince quindi la difficoltà di costruzione di nuove strutture nell'area in studio – salvo specificati casi – mentre sono consentite – sempre secondo il documento delle Norme di attuazione – gli interventi di ampliamento dei manufatti esistenti, di recupero del patrimonio edilizio esistente e di ristrutturazione edilizia – come avviene per i due fabbricati –. Non è una novità che quest'area sia oggetto di problemi idrologici, come spiegato dal Presidente Ferrante “Il fatto che San Fruttuoso nel fondo valle sia pianeggiante non dipende da una peculiarità geologica, ma dal lavoro di rivi e torrenti che in millenni hanno spianato. Questa conformazione ha fatto sì che San Fruttuoso oggi sia un territorio alluvionabile”.

Come già riferito nel corso del presente scritto, i lavori che si stanno svolgendo ormai da diversi anni al letto del fiume Bisagno potrebbero portare ad una declassazione della pericolosità idro-geologica dell'area.

Questo aspetto risulta fondamentale per le previsioni di trasformazione dell'ampio spazio compreso tra la nuova stazione della metropolitana e le Officine di Piazza Giusti.

Ricollegandoci all'appello dell'architetto Giovanni Battista Poggi che affermava: "Genova ha bisogno di spazi aperti, sono quelli che mancano. Quindi, parchi, impianti sportivi, parcheggi, sono quello di cui è carente", si è interrogato altresì il Presidente Massimo Ferrante riguardo allo stesso tema.

"Quali sono gli spazi che più necessita il quartiere? In primis mi sento di dire spazi verdi e poi ovviamente anche parcheggi. Quest'ultimi perché ci sono sempre meno parcheggi: con la creazione di un asse trasportistico per i mezzi pubblici locali passante al centro di Corso Sardegna, verranno eliminati molti parcheggi. Riguardo agli spazi verdi, sono quelli che mancano nel quartiere. Ma gli spazi non si creano solo demolendo palazzi ma anche sfruttando il terreno a disposizione".

Dunque il quartiere San Fruttuoso necessita di spazi verdi di qualità; oltre alle piazze che si affacciano sull'asse Giacometti-Casoni, l'unico polmone verde nella zona del quartiere è rappresentato da Villa Imperiale, luogo che ospita la Biblioteca Lercari.

Come mostrato nella seguente tabella ISTAT (2018) dei dati di superficie di verde urbano, la città di Genova si colloca in una delle ultime posizioni tra i principali comuni italiani con soli 3.702.664 mq di verde urbano.

Superficie di verde urbano (in mq)						
COMUNI	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Roma *	43.784.111	44.318.605	45.517.485	45.657.763	42.546.939	42.547.539
Milano	21.750.288	22.267.097	22.442.773	22.891.213	23.543.105	24.113.913
Torino *	19.453.009	19.461.451	19.478.395	19.530.801	19.578.249	19.583.503
Napoli *	11.287.819	11.287.819	11.471.853	11.152.663	13.017.573	13.211.049
Bologna *	11.218.642	11.402.200	11.108.987	11.379.906	11.385.382	11.220.456
Venezia *	9.690.684	9.803.285	9.803.285	9.988.587	10.070.436	10.106.947
Cagliari	8.302.882	8.303.408	8.304.283	8.127.533	8.177.633	8.176.768
Firenze *	7.839.965	7.866.964	7.868.214	8.105.019	8.105.019	8.152.468
Trieste	6.693.795	6.694.635	6.694.635	6.695.635	6.860.498	6.860.498
Palermo	6.437.900	6.857.940	6.987.940	7.116.800	7.298.500	7.303.500
Catania	4.974.707	4.983.207	4.983.207	4.984.477	4.986.977	4.996.977
Genova	3.693.924	3.697.324	3.697.624	3.697.624	3.697.624	3.702.664
Messina	3.157.720	3.158.152	3.157.720	3.157.720	3.165.220	3.167.220
Bari	2.506.762	2.509.003	2.517.791	2.522.078	2.745.528	2.757.198

tabella 1
rielaborazione
propria su dati
ISTAT 2018

Tabella ISTAT 2018 superficie di verde urbano (fonte: Istituto Nazionale di Statistica)

Considerata l'ingente quantità di spazio e le necessità relative alla mancanza di parcheggi e aree verdi nel quartiere – più volte espresse sia dal Presidente Ferrante sia dall'architetto Poggi – si è optato per la costruzione di una struttura con destinazione a parcheggi con copertura verde collocata nella parte centrale del lotto.

A differenza del parcheggio a raso previsto nell'intervento per il prolungamento della metropolitana, il parcheggio proposto si sviluppa in altezza per evitare da un lato il problema degli spazi interrati soggetti a difficoltà idrologiche e dall'altro realizzare uno spazio a verde.

Fin da subito, è necessario specificare che tale intervento si pone come *nuova edificazione* e pertanto ai fini della sua realizzazione dovrà essere prevista una variante all'attuale Piano di Bacino. Al fine di mitigare l'impatto verso l'esterno della nuova struttura a parcheggi e al contempo soddisfare l'esigenza di aree verdi, il progetto ha previsto una grande superficie verde, caratterizzata dalla presenza di verde intensivo collocata sulla copertura inclinata del parcheggio e aperta alla fruizione pedonale.

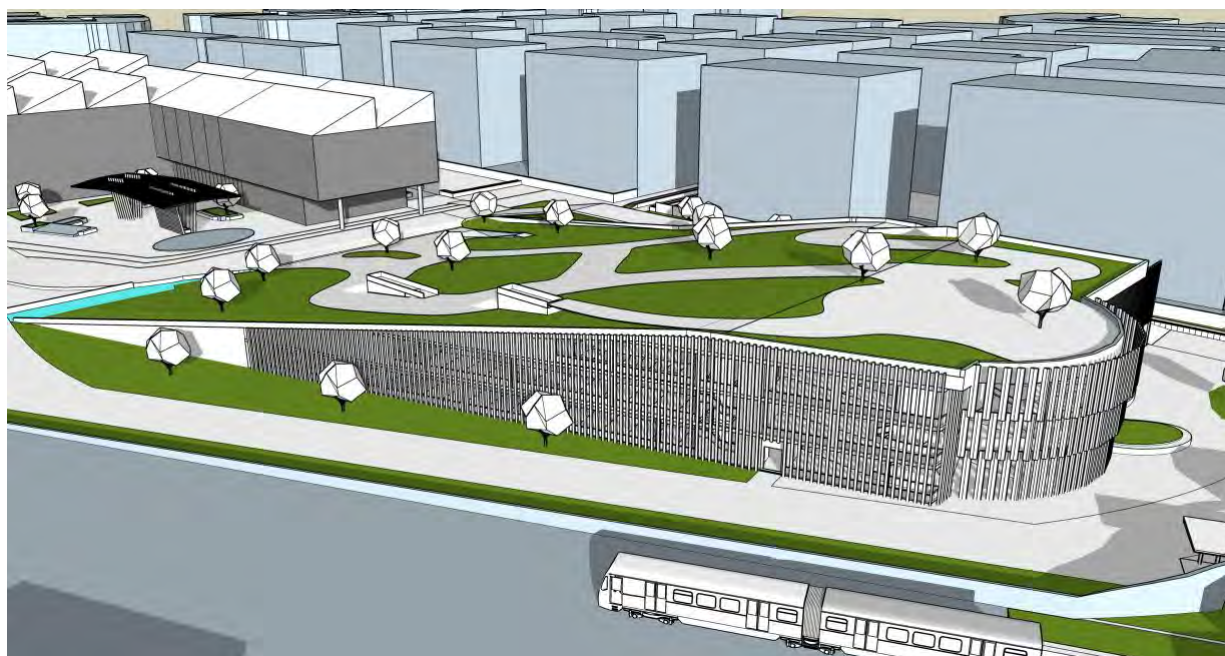
Nell'elaborazione dello *scenario 2* si è optato per l'introduzione di un ampio sistema di verde, proponendo un vasto parco caratterizzato dalla presenza di un percorso principale che lo attraversa per tutta la sua lunghezza e di altri camminamenti ad esso complementari.

L'intero spazio verde si sviluppa lungo il tracciato del percorso, che si articola partendo dall'area pianeggiante compresa tra due fabbricati delle Officine, procede verso est attraversando la piazza attrezzata per lo svolgimento di eventi e spettacoli, e sulla copertura inclinata del parcheggio, per poi terminare il suo tragitto nell'area destinata ad attività commerciali presso la nuova Stazione della Metropolitana.

Il percorso viene suddiviso in due parti, costituite da due corsie, una destinata alla circolazione ciclabile e l'altra al camminamento dei pedoni.



Planimetria dell'intervento nella zona centrale: parco con zone verdi attrezzate e percorsi ciclopedonali (elaborato di tesi)



Ricostruzione tridimensionale della zona centrale del progetto: struttura del parcheggio con copertura verde inclinata (elaborato di tesi)

In tal modo si intende integrare la funzione del verde pubblico con l'infrastruttura per i parcheggi. La realizzazione di tetti verdi è regolata dalla Norma UNI 11235, *Istruzioni per la progettazione, l'esecuzione, il controllo e la manutenzione di coperture verdi*, emanata nel maggio 2007.

“Il verde pensile è una soluzione di drenaggio urbano sostenibile in grado di incrementare la resilienza dell'ambiente urbano: la copertura vegetata opera infatti ripristinando alcuni processi del ciclo idrologico naturale quali l'intercettazione da parte della vegetazione, la percolazione nel suolo, e l'evapotraspirazione dalle superfici esposte e dalla vegetazione. Il controllo sulla generazione dei deflussi superficiali viene operato all'interno dei substrati costituenti la copertura attraverso i processi di ritenzione (immagazzinamento e dispersione in atmosfera per mezzo dell'evapotraspirazione) e la detenzione (immagazzinamento e lento rilascio alla rete di drenaggio) delle acque meteoriche. Il contributo del verde pensile si concretizza nella riduzione del volume complessivo di acqua scaricato (40% - 80% a scala annuale), nella riduzione del picco di piena (fino al 70% - 90%), nella dilatazione dei tempi di risposta del bacino e nell'abbattimento del carico inquinante associato alle acque meteoriche di dilavamento.” (Fiori, 2011)

Tetti e pareti verdi possono dunque essere considerati elementi della rete urbana del verde se la loro realizzazione ne cura gli aspetti non solo estetici, ma anche quelli connessi alle molte questioni ambientali implicate nel funzionamento dell'ambiente urbano (Bolla, Vittadini, 2015).

Per la struttura a tetto inclinato del seguente progetto, si opta per l'utilizzo di verde intensivo al fine di poter ottenere – con le alberature di medio fusto – ombreggiature nei punti di sosta attrezzati con panchine. Avendo la possibilità di sfruttare un terreno che presenta uno spessore variabile, si sceglie di impiegare piante – per lo più alberature di medio fusto – opportunamente ancorate alla sottostante soletta di copertura dei piani del parcheggio.

L'acqua scende più rapidamente sui tetti inclinati, è quindi necessario prevedere un sistema di irrigazione per il seguente tetto intensivo attraverso l'utilizzo di sistemi di raccolta dell'acqua piovana. In particolare si prevede la creazione di canali drenanti posti in prossimità del perimetro della copertura inclinata atti a far sfociare le acque piovane a valle in apposite vasche di raccolta e da queste, una volta trattate, attraverso idonei sistemi di pompaggio indirizzate, mediante opportune canalizzazioni, al successivo innaffiamento degli spazi verdi attraverso un impianto di fertirrigazione che prevede anche l'utilizzo di specifici concimi liquidi.

Soffermando invece l'attenzione sul parcheggio sottostante, si può osservare già dall'esterno l'impiego di un silos verticale che ospita al suo interno rampe veicolari di collegamento per tutti i

tre piani. Il silos viene integrato all'interno della struttura verde sovrastante, andando a formare, nel suo punto di massima altezza, uno spazio circolare pianeggiante che si affaccia sulla zona della nuova stazione della metropolitana con funzione di belvedere verde.

I fronti verticali hanno rivestimento costituito da una struttura leggera realizzata con lamelle metalliche verticali frangisole a tutta altezza che, oltre a consentire il naturale ricambio d'aria degli spazi interni, rappresenta un elemento di decoro rendendo così meno impattante il prospetto della struttura.



Foto di un riferimento di parcheggio con rivestimento a lamelle metalliche verticali frangisole: Rigshospitalet's Parking Garage a Copenaghen (fonte: Google immagini)

Per la finitura esterna del parcheggio è possibile altresì considerare altre possibili soluzioni per rendere la struttura ancor più integrata nello spazio verde, come ad esempio la soluzione adottata per l'Autosilos Buonconsiglio di Trento, in piena zona centrale, in cui si è optato per una parete di verde verticale – costituita da più di 33 diversi tipi di piante – quale rivestimento esterno di un parcheggio coperto.



*Foto di un riferimento di parcheggio con rivestimento a parete verde verticale: Autosilos Buonconsiglio di Trento
(fonte: Google immagini)*

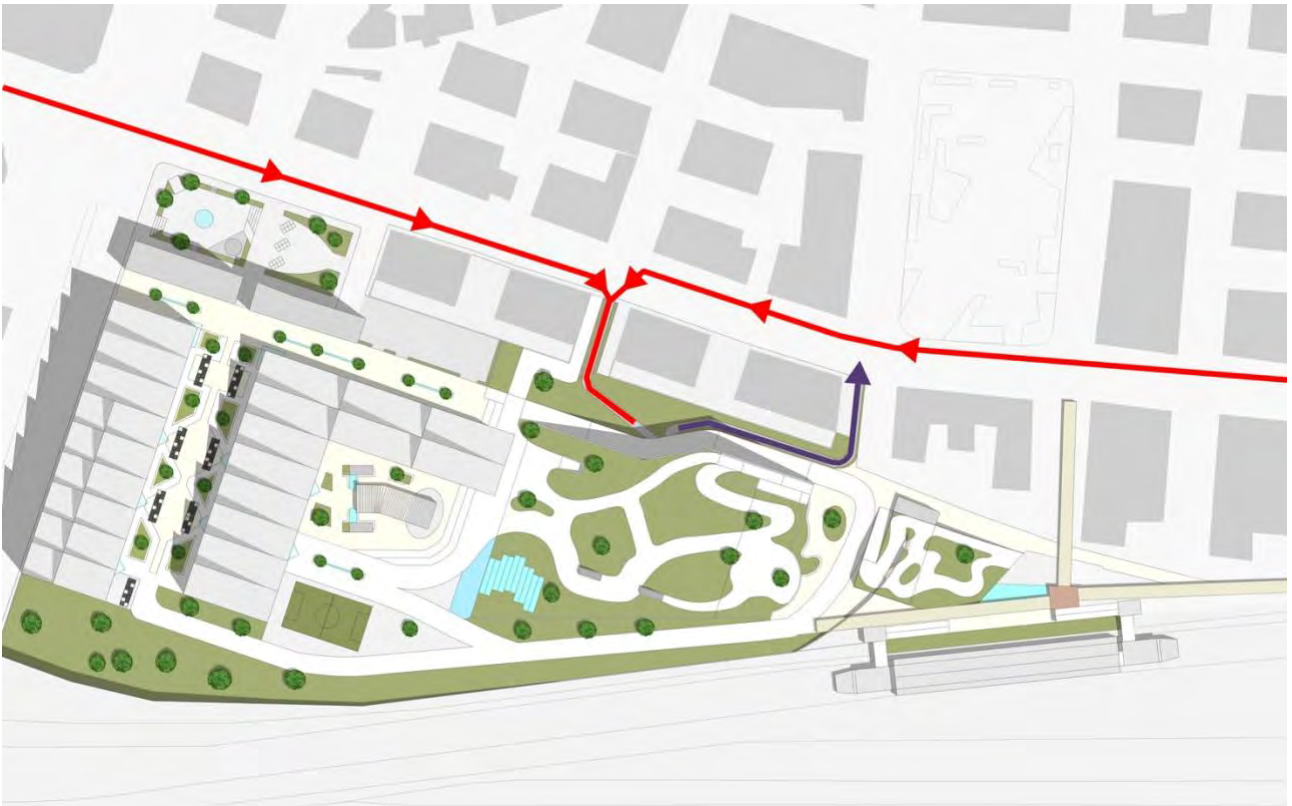
La realizzazione del parcheggio in struttura introduce il tema della viabilità che avrà necessariamente delle ricadute sui circostanti assi viari. Per consentire l'ingresso delle auto all'interno del parcheggio, è necessario riprogettare una parte di via Michele Novaro, in particolare il suo prolungamento verso l'area di studio, attualmente destinata a stalli di sosta sui due lati.



Planimetria dell'incrocio tra via Paolo Giacometti e via Michele Novaro: foto di vista su via Michele Novaro da via Paolo Giacometti (elaborato tesi e foto personale)

Si tratta di una piccola porzione di strada perpendicolare a via Paolo Giacometti che presenta due file di parcheggi a lisca di pesce. L'intervento prevede l'eliminazione dei parcheggi laterali in favore dell'ampliamento della sezione stradale usufruibile e la demolizione del muro di contenimento

dell'ex area di Ferrovie al fine di consentire l'ingresso degli autoveicoli al parcheggio, ai lati sono previste aiuole.



Schema planimetrico degli accessi al parcheggio: strada di entrata (in rosso) e strada di uscita (in blu) (elaborato tesi)

Il portale di ingresso ed uscita del parcheggio è parzialmente nascosto dal percorso che attraversa l'intero parco e che in prossimità di tale bucatura si innalza ad una quota di circa 5 metri, in modo da lasciar libero lo spazio di ingresso ed uscita delle automobili.

La strada di uscita dal parcheggio non ritorna verso via Michele Novaro, ma sbucca nell'incrocio tra via Paolo Giacometti e Piazza Martinez. Con questa scelta si evita il problema di un'eccessiva circolazione di auto in entrata e uscita in un unico punto di via Giacometti e, nello stesso tempo, si riprende come asse di uscita delle automobili uno spazio già scelto per il parcheggio a raso previsto nel progetto del prolungamento della metropolitana Martinez-Terralba (come indicato in figura).

Nello spazio intercluso tra le due Officine è presente il meccanismo utilizzato nella manutenzione dei treni costituito da una fossa e un carrello mobile utilizzato per lo spostamento dei vagoni da un fabbricato all'altro. L'area viene adibita a spazio pubblico caratterizzato da zone pavimentate alternate ad aiuole dove sono messe a dimora piccole alberature.



Confronto delle planimetrie della piazza compresa tra i due fabbricati: prima (sinistra) e dopo (destra) (fonte: Google immagini; elaborato tesi)

In continuità con l'intervento di riqualificazione di Piazza Giusti illustrato nello *scenario 1*, è riproposto l'utilizzo di pergolati modulari posizionati all'interno di diverse zone dell'intera area atti a favorire l'ombreggiamento delle sottostanti sedute e/o di altri elementi di arredo.

La nuova piazza consente la totale fruizione da parte degli utenti delle attività poste al piano terra degli immobili raggiungibili attraverso un sistema di porticati comunicante con l'ulteriore spazio attrezzato posizionato verso est nell'area adiacente al campus studentesco.

Questa seconda piazza è caratterizzata dalla presenza di vasche d'acqua che contribuiscono a mitigare nella stagione estiva le elevate temperature esterne e dalla presenza di uno spazio polivalente di aggregazione dotato di apposita copertura frangisole che in occasione di manifestazioni ed eventi può essere attrezzata con idonei impianti di illuminazione e fonici; la morfologia del terreno lievemente inclinata disegna gradinate atte ad accogliere le persone durante gli spettacoli.

Ai fini della riduzione del consumo di suolo, tutte le pavimentazioni degli spazi esterni, destinate a percorsi o spazi di aggregazione, sono realizzate con materiali permeabili e/o drenanti

preferibilmente costituiti da calcestruzzi drenanti e/o pavimentazioni lastricate in pietre naturali o ricostruite, con idonee fughe per facilitare il drenaggio dell'acqua.

I percorsi pedonale e ciclabile dell'intera area che si estende tra le ex Officine e la nuova stazione metropolitana sono raggiungibili dai diversi accessi previsti verso il quartiere. Nel parco sono previsti percorsi ginnici all'aperto.

L'arredo urbano possiede notevole importanza nella costruzione dello spazio pubblico. "Estetica e funzione devono essere obiettivi inscindibili in un progetto di arredo urbano e l'arredo urbano stesso diventa l'elemento connettivo delle diverse aree urbane." (fonte: BibLusBIM.it).

Nel progetto proposto, proprio in quest'ottica, sulla scelta degli arredi esterni – quali panchine, tavolini, portabici, dissuasori, etc. – si ritiene utile valutare la possibilità del riciclo di materiali vari – ferro, legno, pietra, mattone – provenienti dalle operazioni di demolizione delle preesistenti strutture e manufatti edilizi.

Di seguito vengono riportate altre possibili soluzioni di arredo utilizzando per la realizzazione di panchine, tavoli e aiuole materiali quali cemento fibrato alleggerito, plastica riciclata, profilati in ferro.



Foto esempio di elementi di arredo: panchina in conglomerato (fonte: Google immagini)

Negli esempi, tutti i profili in ferro sono avvitati e facilmente smontabili dalla piastra piena di sostegno, per cui, possono trasformarsi in una rastrelliera per bici.



Foto esempio di elementi di arredo: panchina fioriera portabici in metallo e materiali lapidei (fonte: Google immagini)

Riguardo al sistema di illuminazione, fondamentale per favorire la sicurezza degli spazi urbani soprattutto in orari serali/notturni, vengono proposti lampioni ad energia solare.



Foto esempio di elementi di illuminazione (fonte: Google immagini)

Tutti gli elementi di arredo devono garantire continuità tipologica e materica al fine di connotare lo spazio nella sua interezza.

CONCLUSIONI

La costruzione degli scenari proposti non deve intendersi come una fase conclusa, ma da stimolo per avviare tavoli di confronto tra soggetti, pubblici e privati, chiamati ad attivarsi per riprogettare quest'area.

Non solo, si è consapevoli che il quartiere nei prossimi anni dovrebbe vedere la realizzazione di ulteriori significative progettualità e che le stesse dovranno anch'esse essere tenute in conto per le ricadute che potranno avere nella rifunzionalizzazione dell'area di studio:

- la nuova linea filobus in Corso Sardegna atta a ridurre il traffico veicolare centro-periferia;
- il collegamento tra la nuova Stazione della Metro di Piazza Martinez e l'Ospedale di S. Martino mediante la creazione di cremagliera;
- la dismissione da parte di Ferrovie dell'area dello scalo merci di Terralba.

Gioca un ruolo rilevante nel buon esito delle trasformazioni il terzo settore che, attraverso associazioni, cooperative sociali, organizzazioni di volontariato e fondazioni, promuove un'inclusione e una condivisione dei valori di utilità sociale all'interno dei progetti di sviluppo urbano (Magnolfi, 2018).

Tali istanze devono essere rappresentate alle istituzioni, che di concerto con le realtà private coinvolgibili, mettano in moto la possibilità di investire su progetti concreti.

L'obiettivo è quello di attivare un confronto e una cooperazione tra diversi portatori di interesse, non disperdendo energie e potenzialità ed evitando di agire attraverso "microinterventi" privi di strategia complessiva al fine di garantire standard di qualità progettuale, economica, sociale.

Servono ricerca, capacità, lavoro coordinato per mettere in moto un volano di processi economici capace di garantire un grande ritorno per la Città.

La proposta progettuale si colloca nell'alveo della rigenerazione delle aree urbane nella prospettiva di agire limitando il consumo di nuovo territorio, liberando aree già urbanizzate, trasformandole in piazze, servizi e parchi urbani (CNAPPC, 2012).

Gli interventi sul Waterfront di Genova dimostrano che la Città ha assimilato all'interno delle sue politiche il tema della rigenerazione urbana, che potremmo in sintesi così definire: "essa ha una natura multidimensionale ovvero, si configura come un progetto sociale ed economico, ancora prima di disciplinare, che deve tener assieme una pluralità di dimensioni: insediative (ristrutturazione urbana, infill, nuove funzioni, welfare); energetiche (standard, materiali); ambientali (spazi aperti, connessione con reti e

sistemi ecologici); economiche (nuove attività, imprenditorialità giovanile); sociali (coesione, integrazione multi-etnica); istituzionali (partecipazione, presidio, agenzie di sviluppo)” (ANCI Lombardia, 2017)

Le ricadute sociali dei progetti di rigenerazione sono parte importante dell’agire e la proposta progettuale della tesi ne tiene conto, aprendo l’area e il quartiere ad un utilizzo non solo dei residenti, migliorando la vivibilità, ma anche dei pendolari che transiteranno dalla nuova stazione metropolitana e dei a “city-users” - ossia i soggetti che si recheranno in città in ragione delle diverse facilities ivi reperibili con una sistematicità diversa da quella dei pendolari (Lazari, 2014) -, che rispetto alla proposta progettuale della tesi saranno studenti universitari e medici attratti dal polo ospedaliero del San Martino.

Si auspica che il lavoro condotto possa contribuire ad avviare un dialogo su elementi concreti tra Enti territoriali di diverso livello, Soprintendenza, Ferrovie, sindacati per giungere ad una qualificazione dell’area come questa meriterebbe.

RINGRAZIAMENTI

Un sentito ringraziamento va a tutti coloro che, pur in piena situazione emergenziale per Covid-19, in qualsiasi modo hanno partecipato alla raccolta di informazioni per il seguente lavoro di tesi, in particolare si ringraziano l’architetto Massimo Ferrante e l’architetto Giovanni Battista Poggi che si sono offerti disponibili per le interviste svolte in presenza nel mese di febbraio 2021.

BIBLIOGRAFIA

ANCI Lombardia. Arch. Maurizio Cabras (2017) *Rigenerazione urbana: strumenti, politiche e possibilità per una nuova idea di città*, febbraio 2017

Bolla, D., Vittadini, M.R. (2015) *Gli spazi verdi e la normativa urbanistica: standard e progetto* in Vittadini M.R. et al. (2015) *Spazi verdi da vivere. Il verde fa bene alla salute*, Padova: Il Prato edizioni

CNAPPC (2012) *Piano Nazionale di Rigenerazione Urbana Sostenibile*

Comune di Genova (2019) *Metropolitana di Genova: opere di prolungamento della tratta da Brignole a Piazza Martinez*, ottobre 2019

Dipace, R. (2014) *La rigenerazione urbana tra programmazione e pianificazione*, in *Rivista giuridica dell'edilizia*, Nr. 4

Fiori, M. (2011) *Coperture a verde. Green roof. Progetto ed esecuzione per l'edificio sostenibile*, Milano: Hoepli

Guzzi, F. F. (2016) *Rigenerazione urbana e valorizzazione dell'esistente* in *Federalismi.it* Nr. 22, 16 novembre 2016

Lazari, G. (2014) *La riqualificazione urbana*, tesi di laurea, LUISS Roma

Magnolfi, N. (2018) *Rigenerazione urbana come paradigma del piano e del progetto urbanistico: contenuti e strumenti per innescare il processo*, luglio 2018

Montinaro, O., Viroli F. (2019) *Restauro sostenibile dell'architettura industriale, l'esperienza del Ford Building*, in *Paesaggio urbano*, febbraio 2019

Mortari, E. (2021) *Prolungamento metropolitana a Levante*, in *Liguria Business Journal*, 8 febbraio 2021

Regione Liguria (2016) *Norme di attuazione*, in *Piano di Bacino stralcio per la tutela dal rischio idrologico*, 24 agosto 2016

Sachero, A. (2012) *Prove botaniche di sopravvivenza urbana*, tesi di laurea, Politecnico di Milano

SITOGRAFIA

Puccini, R., *Save Plant*, www.ancoraggi2punto0.it

Mojorno, I., *Mojorno*, www.mojorno.com

Progetto di arredo urbano, *BibLusBIM*, www.bim.acca.it

Redazione GenovaToday, *Genova Today*, www.genovatoday.it

Istat, *Istituto Nazionale di Statistica*, www.istat.it

Osservatorio Immobiliare, *Agenzia delle Entrate*, www.agenziaentrate.gov.it

Piani di bacino Ambiente Liguria, *Sito ufficiale della Regione Liguria per l'ambiente*, www.pianidibacino.ambienteinliguria.it

Nelli, C., *Urbanfile*, www.blog.urbanfile.org

Urbanistica, *Regione Liguria*, www.regione.liguria.it